

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

Geografie průmyslového závodu

DURA Automotive CZ, k.s.

The geography of industrial plant

DURA Automotive CZ, k.s.

Michala Potěšilová

Plzeň 2018

Zadání

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Geografie průmyslového závodu DURA Automotive CZ, k.s.“

vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

Plzeň dne ...

.....

podpis autora

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucímu této práce panu Doc. PaedDr. Jaroslavu Dokoupilovi, Ph.D. za cenné rady a odborné vedení této práce. Dále bych ráda poděkovala za vstřícnost, ochotu a umožnění přístupu k získání dat paní Věře Paškové z personálního oddělení a panu Ing. Bořivoji Rodovi z oddělení controllingu.

Obsah

Úvod.....	8
1.1 Cíle práce	9
1.2 Metodika	9
1.3 Rozbor literatury a zdrojů	10
2 Charakteristika regionu	12
2.1 Vymezení oblasti a poloha.....	12
2.2 Fyzicko-geografická charakteristika	13
2.3 Socioekonomická charakteristika	14
2.3.1 Obyvatelstvo	14
2.3.2 Zaměstnanost v regionu	17
2.3.3 Nezaměstnanost v regionu	19
2.3.4 Doprava.....	20
3 Charakteristika závodu DURA Automotive CZ, ks.	22
3.1 Základní informace	22
3.2 Lokalizace závodu	23
3.3 Činnosti závodu dle CZ-NACE	23
3.4 Historie závodu	24
3.5 Výrobní proces.....	24
3.6 Postavení na trhu.....	25
3.7 Postavení v produkční síti.....	25
3.8 Organizační struktura.....	27
4 Pracovní síla závodu	29
4.1 Personální oddělení.....	29
4.1.1 Přijímání zaměstnanců	29
4.1.2 Vzdělávání zaměstnanců.....	29
4.1.3 Hodnocení zaměstnanců	30
4.2 Vývoj počtu zaměstnanců	31
4.3 Struktura zaměstnanců závodu podle pracovního zařazení	32
4.4 Vývoj počtu zaměstnanců závodu podle pracovního zařazení	34
4.5 Struktura zaměstnanců závodu podle věku.....	35
4.6 Struktura zaměstnanců závodu podle pohlaví	36
4.7 Struktura zaměstnanců závodu podle dosaženého vzdělání	37
4.8 Vzdálenostní dojíždka zaměstnanců do závodu.....	37

5 DODAVATELSKO – ODBĚRATELSKÉ VZTAHY	41
5.1 Dodavatelé	41
5.2 Odběratelé	42
6 Dopady závodu na region	47
6.1 Vlivy na životní prostředí	47
6.2 Pozitivní vlivy na region	48
Závěr	49
Seznam tabulek	51
Seznam obrázků	52
Seznam grafů	53
Seznam použitých zkratk	54
Seznam použité literatury a zdrojů	55
Seznam tištěných zdrojů	55
Seznam internetových zdrojů	56
Seznam příloh	59

Úvod

Tématem bakalářské práce je průmyslový závod DURA Automotive CZ, k.s. se sídlem v Blatné, který podniká v automobilovém průmyslu. Práce je zaměřena na geografii tohoto závodu. Ten se v současné době řadí mezi velké podniky. Tématika o průmyslových závodech a o automobilovém průmyslu mě během studia velmi oslovila, a proto jsem si ji vybrala pro vypracování své bakalářské práce.

Jedno z nejrychleji vyvíjejících se průmyslových odvětví je právě automobilový průmysl. Kvůli přísným požadavkům na kvalitu výrobků a normy je druhým nejnáročnějším po leteckém průmyslu. Automobilovým průmyslem se zabývá ekonomický geograf Petr Pavlínek, který působí na Přírodovědecké fakultě Univerzity Karlovy a na University of Nebraska v USA. Podle něho je automobilový průmysl pro českou ekonomiku velmi důležitý a významnější než kterýkoliv jiný obor. Výroba automobilů je v České republice pod kontrolou zahraničního kapitálu. Jediné, co Česká republika dodává, je pracovní síla, a tak u nás dochází jen k montování automobilů. Abychom se z role montovny přesunuli na lepší pozici je potřeba více investovat do školství. Více podpořit učňovské obory, a tím i zvýšit úroveň všech pracovníků. Kvalitnější a kvalifikovanější pracovní síla by přilákala kvalitnější investice do automobilového průmyslu. Podle Pavlína u nás chybí průmyslová politika, která se snaží tento sektor podporovat. Silnou průmyslovou politiku mají země, které jsou v automobilovém průmyslu nejúspěšnější. Takovými zeměmi jsou například Japonsko, Jižní Korea nebo Německo. [20], [25]

Na český automobilový průmysl měla velký dopad hospodářská krize, díky které přišel tento průmysl o 10 % pracovníků. Takové ztráty pracovníků ovlivnily celé odvětví. Bez ohledu na postavení v automobilovém hodnotovém řetězci zasáhly jak zahraniční, tak domácí společnosti. Vzhledem k tomu, že zahraniční společnosti mají více než 90 % podíl na českém obratu v automobilovém průmyslu a na přidané hodnotě, nebyly natolik zasaženy ztrátou pracovních míst než domácí společnosti.

Česká republika nadále těží z blízkosti Německa, výrazně nižších nákladů na pracovní sílu oproti západní Evropě a dobře rozvinuté dodavatelské základny. V budoucnosti by tyto faktory mohly přilákat další zahraniční investice. Česká republika je nadále atraktivní pro nové velké projekty od světoznámých výrobců automobilů.

Pokračující zpřísnování ekologických požadavků a bezpečnostních standardů bude nadále ovlivňovat automobilový průmysl. [6], [17]

1.1 Cíle práce

Cíle práce jsou stanoveny formou otázek. Cíle lze rozdělit do dvou skupin, a to na obecné a konkrétní cíle. Stanovením obecných cílů je získána komplexní charakteristika závodu. Konkrétními cíli zjistím jednotlivé informace o závodu.

Obecné cíle:

- Jaké je postavení závodu v globálních produkčních sítích?
- Jaké je postavení závodu v hospodářství v regionu SO ORP Blatná?
- Jaké lokalizační faktory měly význam při umístění závodu?

Konkrétní cíle:

- Jaká je hlavní činnost závodu?
- Jak se vyvíjel počet zaměstnanců?
- Jaká je struktura zaměstnanců?
- Jaké jsou odběratelsko-dodavatelské vztahy?
- Má závod pozitivní vlivy na region – zaměstnanost, sponzorství, kultura?
- Má závod negativní vlivy na životní/přírodní prostředí – voda, ovzduší?

1.2 Metodika

V této kapitole je shrnuta metodika práce, podle které je v práci postupováno. Základní metodou je geografická analýza, kterou můžeme provádět terénním a kabinetním výzkumem. Součástí výzkumu je metoda získání dat, tudíž terénní výzkum začíná získáním přístupu do závodu. Tím jsou získána primární data, a to metodou řízeného rozhovoru s kompetentními zaměstnanci, formou pozorování a prohlídek podniku. Kabinetní výzkum spočívá v získávání informací z literatury a publikací, které se týkají tématu bakalářské práce. Z webových stránek nebo interních materiálů, které mi poskytl zaměstnanec závodu, byla získána sekundární data.

Dalším krokem byla metoda utřídění získaných dat. Některá data jsou zpracována do tabulek a grafů nebo slovně. Do tabulek jsou zpracována data o nezaměstnanosti, nejvýznamnějších zaměstnavatelích, odběratelích a dodavatelích. Grafické zpracování je použito téměř v celé práci, ale nejvíce v kapitole o pracovní síle závodu. Nejčastěji jsou použity výsečové a sloupcové grafy.

Dále je použita metoda vyhodnocení dat. Ta jsou vyhodnocena pomocí strukturální analýzy, která spočívá v popisu struktury zaměstnanců. Další použitou analýzou je vývojová analýza, která se vztahuje k popisu vývoje počtu zaměstnanců. Slovně komentuji data, která vysvětlují souvislosti mezi faktory, které ovlivňují lokalizaci závodu, zhodnocení dodavatelsko-odběratelských vztahů, vlivů a dopadů na region.

V práci je také použita kartografická metoda, která je jednou z metod geografického výzkumu. Vytvořila jsem kartodiagram pro znázornění nejvýznamnějších odběratelů a dodavatelů a též pro znázornění trvalých bydlišť zaměstnanců. V závěru je provedena syntéza zjištěných poznatků, tedy celkové shrnutí.

1.3 Rozbor literatury a zdrojů

V této kapitole je popsána literatura a zdroje, které jsou zásadní pro vypracování této bakalářské práce. Základní literatura se zabývá geografií průmyslu, geografií průmyslového závodu nebo geografickým výzkumem regionu.

První použitou publikací jsou *Ekonomicko – geografické vztahy v západočeských keramických závodech* od Ludvíka Mištery. Publikace mi pomohla v charakteristice závodu, jaké má závod vlivy na prostředí a také jak má celá práce vypadat.

Publikace *Geografické metody výzkumu malé oblasti* od Jana Koppa a Marie Novotné je velmi důležitý zdroj informací pro komplexní charakteristiku regionu, který je zkoumán. Dále jsou zde pravidla pro zpracování odborné práce, která byla velmi užitečná.

Další významnou publikací, která mi pomohla se správným výběrem metod jsou *Metody geografického výzkumu I.* od Stanislava Mirvalda. Podle vybraných metod jsem postupovala při vypracovávání této práce.

Z publikace *Úvod do regionálního výzkumu*, kterou napsal Jan Kopp jsou nejdůležitější kapitoly pro popis geografické polohy, charakteristiku sledovaného regionu a životního prostředí.

Další publikací, kterou napsal Václav Toušek, Josef Kunc a Jiří Vystoupil je *Ekonomická a sociální geografie* ze které jsou použity kapitoly Geografie průmyslu a Geografie obyvatelstva. Nejdůležitější jsou části o klasifikaci průmyslu, geografických metodách hodnocení průmyslu a struktuře obyvatelstva.

Z publikace *Cvičení z geografie průmyslu* od Stanislava Mirvalda a Jaroslava Dokoupila je využita kapitola o prostorové organizaci průmyslu a specializaci průmyslu.

K automobilovému průmyslu byl vybrán článek od Jana Ženky a Petra Pavlínka s názvem *Český automobilový průmysl v globálních produkčních sítích*, který napomůže zjistit postavení zkoumaného závodu v globálních produkčních sítích.

Poslední je velmi důležitá kniha *Dependent Growth: Foreign Investment and the Development of the Automotive Industry in East-Central Europe* od Petra Pavlínka. Kniha popisuje český automobilový průmysl a jeho situaci během hospodářské krize.

Důležité zdroje pro vypracování této práce jsou interní materiály od kompetentních zaměstnanců závodu. Závod poskytl dokumenty a informace, které se týkají samotného závodu, zaměstnanců, dodavatelsko-odběratelských vztahů či vlivu závodu na region. Dále jsou použity internetové zdroje a články dostupné na internetu.

2.2 Fyzicko-geografická charakteristika

Kapitola obsahuje stručnou fyzicko-geografickou charakteristiku. Povrch SO ORP Blatná spadá pod Blatenskou pahorkatinu, která je součástí Středočeské pahorkatiny v její jihozápadní části. Povrch je tvořen mírně až středně zvlněnou vrchovinou. Střední nadmořská výška území je 509 m. n. m. a nejvyšší vrchol je Hřeben s výškou 597 m. n. m. Území regionu není bohaté na nerostné suroviny. Nachází se zde především stavební suroviny (stavební kámen nebo kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu. V důsledku těžby jsou pro region charakteristické lomy, které jsou zatopené.

Přes sledované území neprotéká žádný velký tok. Největší je řeka Lomnice a poté Závšínský a Smolivecký potok. Závšínský potok je největší přítok řeky Lomnice. Téměř celá rybniční soustava je vázána na řeku Lomnici, která je hlavní vodní osou na tomto území. Rozsáhlá rybniční soustava, která zaujímá téměř 5 % plochy správního obvodu je pro tuto oblast charakteristická. Největším rybníkem je Labuť v Myšticích, jehož rozloha je 100,95 ha. Mezi další velké rybníky patří Metelský, Velký Bělčický, Radov nebo Buzický rybník. [10], [23]

SO ORP Blatná
obecně-geografická mapa
územní struktura k 1. 1. 2016

počet obyvatel obce

- do 499
- 500–999
- 1 000–1 999
- 5 000–9 999

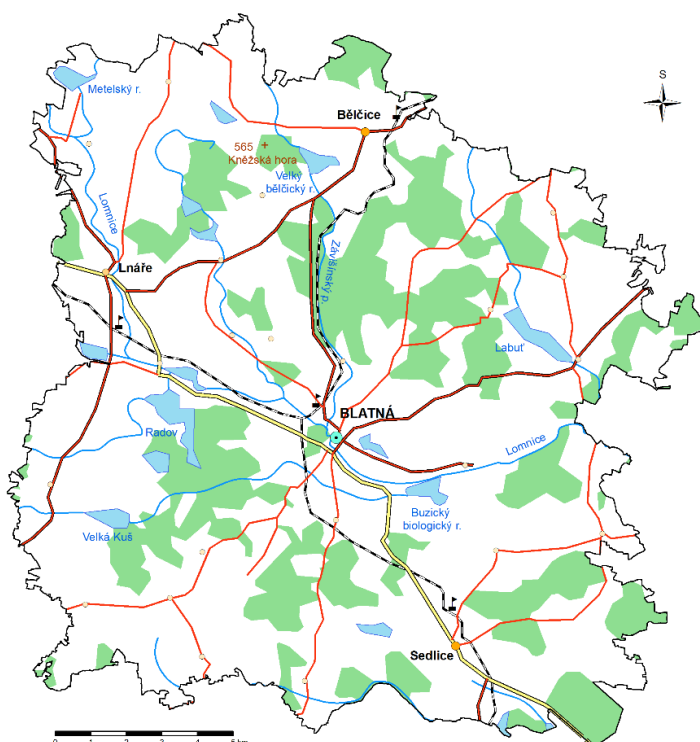
- + významný výškový bod
- železniční stanice
- železniční trať

druh silnice

- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy

- významný vodní tok
- vodní plocha
- lesy

©ArcOR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016



Obr. č. 2: Geografická mapa SO ORP Blatná

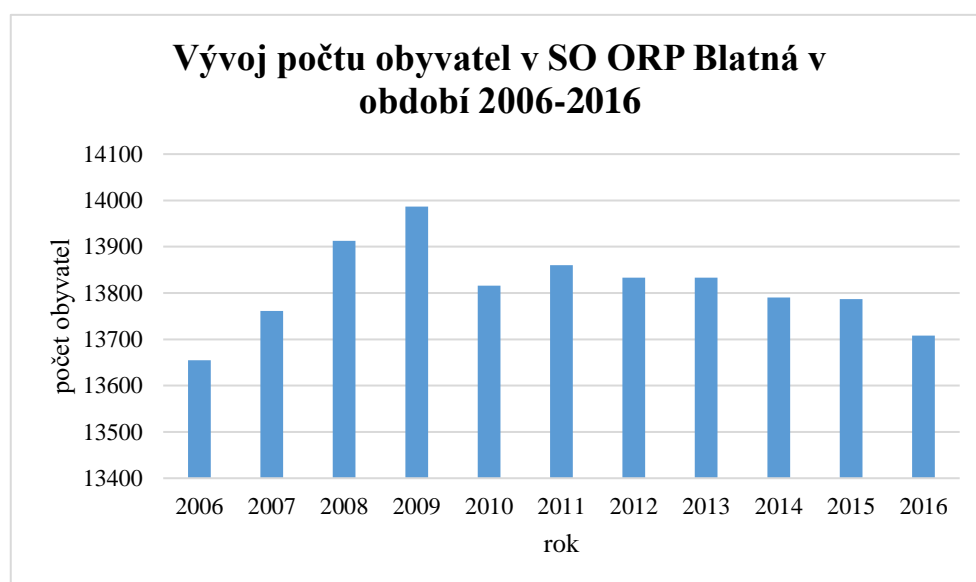
Zdroj: [13], 2017

2.3 Socioekonomická charakteristika

V SO ORP Blatná bylo evidováno v roce 2016 13 708 obyvatel. S rozlohou 278,56 km² má tato oblast hustotu zalidnění 49,2 ob/km². Nejvíce obyvatel 6648 žije ve městě Blatná, naopak nejméně jen 52 obyvatel v obci Bratronice. Zkoumaný region je populačně malý, proto jakákoli změna o pár obyvatelích může poukazovat na velkou změnu v následujících ukazatelích. [23]

2.3.1 Obyvatelstvo

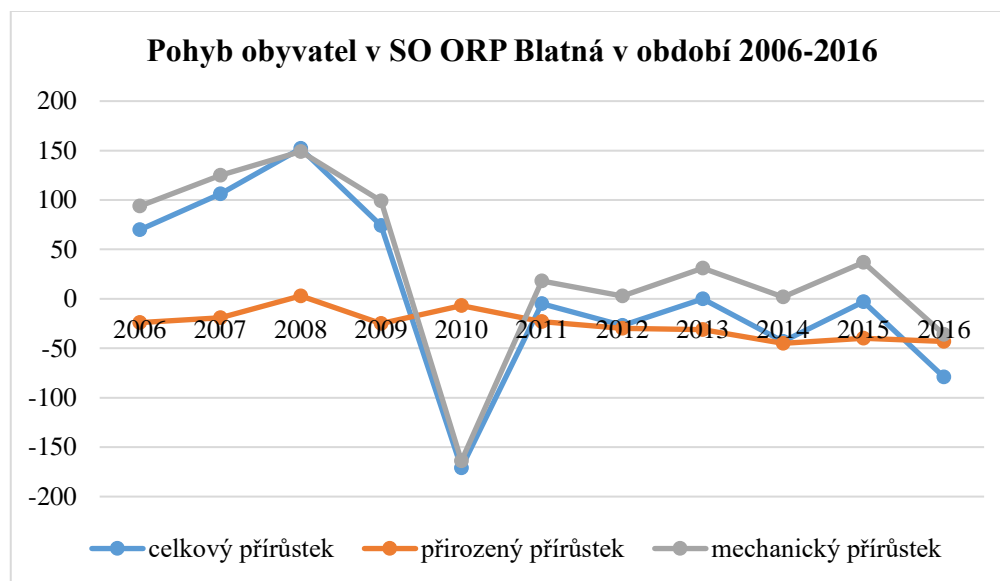
Graf č. 1: Vývoj počtu obyvatel v SO ORP Blatná v období 2006-2016



Zdroj: vlastní zpracování dle [13], 2017

Na grafu je vidět vývoj počtu obyvatel v SO ORP Blatná. Nejvyšší počet obyvatel byl zaznamenán v roce 2009 a to 13 987 obyvatel. Naopak nejnižší počet 13 655 obyvatel v roce 2006. Z grafu je patrné, že od roku 2011 má počet obyvatel klesající charakter. Počet obyvatel roste v obcích zázemí města Blatná.

Graf č. 2: Pohyb obyvatel v SO ORP Blatná v období 2006-2016

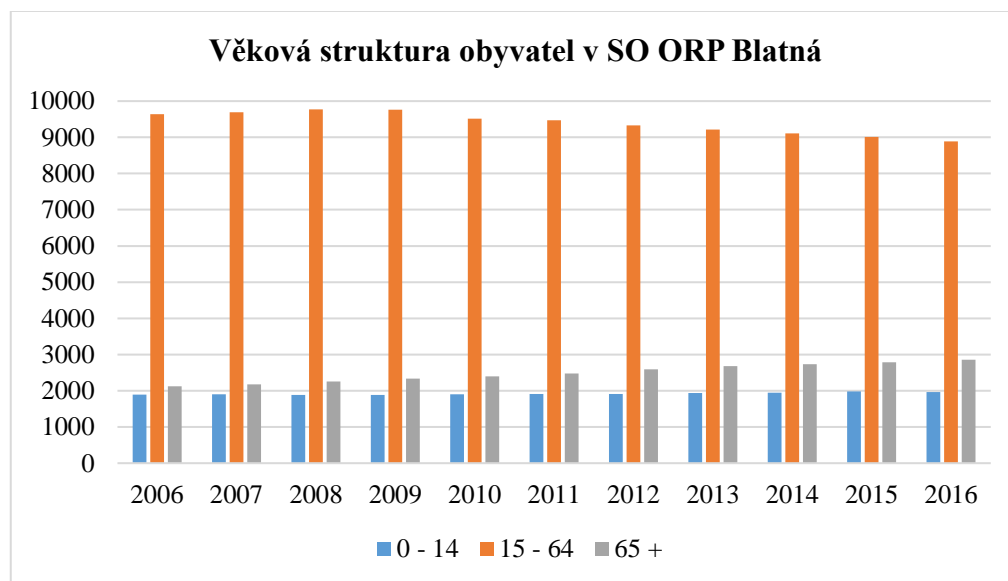


Zdroj: vlastní zpracování dle [13], 2017

Od roku 2008 nastal úbytek obyvatel v důsledku mechanické měny. Prudký pokles byl zaznamenán od roku 2009 do roku 2010. Příčinou může být finanční krize díky níž byli zaměstnavatelé nuceni propouštět své zaměstnance. Je možné, že v reakci na krizi se obyvatelé stěhovali za lepšími podmínkami.

Každý rok byl zaznamenán přirozený úbytek, jediný přirozený přírůstek byl v roce 2008, kdy bylo o 3 více narozených. Také přírůstek obyvatel stěhováním byl každý rok kladný, jediný záporný byl v roce 2010 kdy se vystěhovalo 164 obyvatel a v roce 2016 to bylo 36 obyvatel.

Graf č. 3: Věková struktura obyvatelstva v SO ORP Blatná v období 2006-2016



Zdroj: vlastní zpracování dle [13], 2017

Věková skupina 0–14 let nezaznamenala v tomto období žádný velký úbytek, přestože se setkáváme s trendem snižující se porodnosti. Obyvatelstvo ve věkové skupině 15–64 let každým rokem ubývá. Naopak obyvatelstvo ve věkové kategorii 65 + za sledované období neustále narůstá. S tím je spojen druhý trend stárnutí populace. Tento trend je významný v nejmenších obcích a v obcích, které jsou na hranici se Středočeským krajem. [23]

2.3.2 Zaměstnanost v regionu

Následující tabulka znázorňuje podíl zaměstnanosti v jednotlivých sférách ekonomických činností dle CZ-NACE k 26.3.2011 v SO ORP Blatná.

Tab. č. 1: Zaměstnaní podle ekonomické činnosti k 23.3.2011

Odvětví ekonomické činnosti	Počet obyvatel
obyvatelstvo ekonomicky aktivní celkem	6584
z toho:	
zemědělství, lesnictví, rybářství	574
těžba a dobývání	55
zpracovatelský průmysl	2287
výroba a rozvod elektřiny, plynu, tepla a klimatizovaného vzduchu	25
zásobování vodou; činnosti související s odpadními vodami, odpady a sanacemi	30
stavebnictví	353
velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel	430
doprava a skladování	334
ubytování, stravování a pohostinství	126
informační a komunikační činnosti	48
peněžnictví a pojišťovnictví	72
činnosti v oblasti nemovitostí	12
profesí, vědecké a technické činnosti	128
veřejná správa a obrana; povinné sociální zabezpečení	217
vzdělávání	321
zdravotní a sociální péče	341
kulturní, zábavní a rekreační péče	34
jiné činnosti	197
nezjištěno	939

Zdroj: vlastní zpracování dle [14], 2018

Z tabulky vyplývá, že nejdůležitějším odvětvím, které zaměstnává nejvíce lidí je zpracovatelský průmysl. V tomto odvětví je zaměstnáno 2287 obyvatel. Zkoumaný závod DURA, který má 804 zaměstnanců se řadí do zpracovatelského průmyslu. Také odvětví zemědělství, lesnictví a rybářství je zastoupeno velkým počtem zaměstnanců. Patří sem například zaměstnavatel Blatenská ryba. Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel je na třetím místě s počtem 430 zaměstnanců. Naopak nejmenší zastoupení je v odvětví výroba a rozvod elektřiny, plynu, tepla, klimatizovaného vzduchu, a to 25 zaměstnanců.

V následující tabulce jsou vidět nejvýznamnější zaměstnavatelé spolu s dalšími významnými podniky v SO ORP Blatná. Také vidíme obory, ve kterých jednotlivé podniky podnikají.

Tab. č. 2: Zaměstnavatelé v SO ORP Blatná

Nejvýznamnější zaměstnavatelé v SO ORP Blatná	Obor podnikání	Uváděný počet zaměstnanců
DURA AUTOMOTIVE CZ, k.s.	výroba a vývoj dílů pro automobily, svařování kovů a výroba, zpracování skla	> 1500
Vishay Electronic	výroba elektronických součástek, elektromotorů a dalšího elektronického vybavení	700
Leifheit	výroba domácích potřeb a úklidových pomůcek	250-500
Tesla Blatná	výroba, instalace a opravy elektrických strojů a telekomunikační zařízení, obráběčství, nástrojářství	250-500
Menší významné podniky v SO ORP Blatná	Obor podnikání	Uváděný počet zaměstnanců
Obaly Blatná	výroba dřevěných obalů, reklamní činnosti, maloobchod v nesespecializovaných prodejnách	50-99
Blatenské strojírný	výroba kovových konstrukcí a jejich dílů, obrábění	50-99
Blatenská ryba	zemědělská výroba včetně prodeje nezpracovaných zemědělských výrobků	50-99
Strojírna Sedlice	výroba zámků a kování, povrchová úprava a zušlechťování kovů	25-49

Zdroj: vlastní zpracování dle [23], 2018

Mezi nejvýznamnější a největší zaměstnavatele na sledovaném území patří DURA Automotive CZ, Vishay Electronic, Leifheit a Tesla Blatná. Dále zde působí i menší významné podniky, kterými jsou Obaly Blatná, Blatenské strojírný, Blatenská ryba a Strojírna Sedlice. Tyto menší podniky mají méně než 100 zaměstnanců.

2.3.3 Nezaměstnanost v regionu

Následující tabulka je vytvořena pro porovnání nezaměstnanosti v jednotlivých správních obvodech Jihočeského kraje a pro zjištění, jak si stojí zkoumaná oblast SO ORP Blatná.

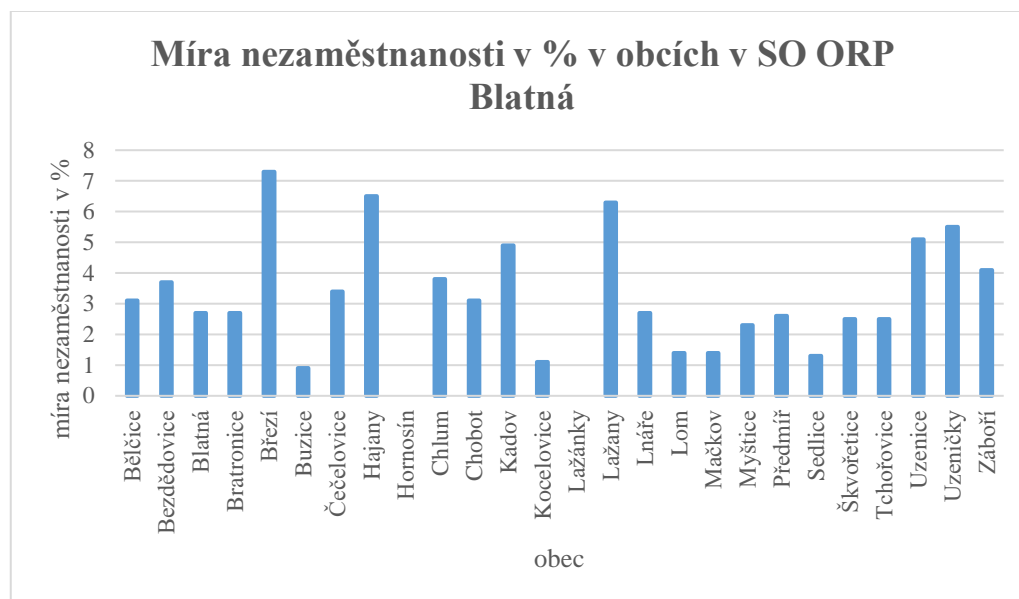
Tab. č. 3: Nezaměstnanost ve správních obvodech Jihočeského kraje za únor 2018

ORP	Podíl nezaměstnaných osob (%)	Volná místa
Blatná	2,7	253
České Budějovice	2,4	3367
Český Krumlov	5,6	1222
Dačice	3,8	176
Jindřichův Hradec	2,7	661
Kaplice	4,3	1406
Milevsko	2,8	204
Písek	2,4	1398
Prachovice	3,3	1236
Soběslav	4,4	339
Strakonice	3,5	533
Tábor	4,1	1521
Trhové Sviny	2,6	81
Třeboň	2	371
Týn nad Vltavou	2,7	190
Vimperk	2,8	412
Vodňany	3,5	353

Zdroj: vlastní zpracování dle [19], 2018

V tabulce je vidět nezaměstnanost ve všech správních obvodech v Jihočeském kraji. Podíl nezaměstnaných osob v Jihočeském kraji je nejnižší v SO ORP Třeboň, který tvoří 2 % a naopak nejvyšší v SO ORP Český Krumlov, který je 5,6 %. SO ORP Blatná je v rámci Jihočeského kraje na třetím místě spolu s SO ORP Jindřichův Hradec a SO ORP Týn nad Vltavou s 2,7 % nezaměstnaných osob.

Graf č. 4: Míra nezaměstnanosti v SO ORP Blatná (obce, únor 2018, %)



Zdroj: vlastní zpracování dle [18], 2018

Největší míru nezaměstnanosti zaznamenaly v rámci SO ORP Blatná obce, které patří k nejmenším. Jsou to obce Březí, Hajany, Lažany, Uzenice a Uzeničky, kde míra nezaměstnanosti přesáhla 5 %. Vyšší nezaměstnanost může zapříčinit i jeden nezaměstnaný obyvatel, protože se jedná o malé obce, kde je málo ekonomicky aktivních obyvatel. Nejnižší míra nezaměstnanosti tedy 0 % byla zaznamenána ve dvou obcích, a to v Hornosíně a Lažánkách. Míra nezaměstnanosti se také mění v důsledku uzavírání a otevírání lomů. [23]

2.3.4 Doprava

Doprava je velmi důležitou složkou pro rozvoj pracovního trhu. Blatenský mikroregion se nachází na hranici tří krajů. Komunikace I. třídy, která spojuje krajská města Plzeň a České Budějovice, je velmi důležitá a prochází tímto územím. Je to silnice I/20 a po celé délce po ní vede evropská silnice E49. Pro průmyslové areály a firmy je toto dopravní napojení velmi významné. Tato komunikace má i svá negativa, kterými jsou především hluk a exhalace za silniční a kamionové dopravy. Ani v důsledku stále se zvyšující intenzity provozu nebude mít patřičné parametry. Území je dobře dopravně napojeno všemi směry, a to je důležité například pro odběratele a dodavatele. Je to dáno

silnicemi nižších tříd, které spojují hlavní komunikaci I/20 a ostatní komunikace I. tříd. Jsou jimi například I/22 v jihozápadním směru, která spojuje Klatovy a Vodňany a v severovýchodním směru I/19 spojující Plzeň a Tábor. Poslední v tomto směru je silnice I/4, která spojuje Prahu a Strakonice.

Již zmiňovaná komunikace I/20 tvoří silniční síť spolu se silnicemi II., III. tříd a účelovými komunikacemi. Je součástí mezinárodního evropského tahu Magdeburk – Vídeň a za jihovýchodní hranicí území se kříží s komunikací I/4. Prochází některými obcemi jako jsou například Blatná, Lnáře, Tchořovice a Sedlice. Silnice II. třídy jsou II/121, která spojuje Buzice a Blatnou. Dále II/175, která prochází přes Blatnou a Myštice. Propojuje se na severovýchodě s ORP Písek. Silnice II/174 umožňuje spojení s ORP Příbram na severu a s SO ORP Horažďovice na jihozápadě. Vede přes obce Bělčice, Kocelovice, Lnáře a Kadov. Další komunikací je II/173, která se napojuje na komunikaci II/174 a prochází obcemi Bezdědovice, Blatná, Sedlice a napojuje se na ORP Strakonice na jihu. Jako poslední silnice druhé třídy na tomto území je II/177, která má na sledovaném území pouze malý úsek a vede do sousedního SO ORP Nepomuk.

Přes území neprochází žádný tranzitní železniční koridor, ale pouze regionální železniční trať. Jedná se o železniční trať č. 191 Nepomuk – Blatná. Trať, které obsluhují pouze osobní vlaky jsou jednokolejné a toto území napojují na celostátní železniční trať č. 190 České Budějovice – Plzeň. Dostupnost důležitých center regionu i těchto obou krajských měst zajišťuje tato trať. Mapa dopravní sítě SO ORP Blatná je k nahlédnutí v příloze A. [23]

3 Charakteristika závodu DURA Automotive CZ, ks.

V kapitole je popsán zkoumaný závod. Jeho poloha, lokalizace, činnosti dle CZ-NACE, historie, výrobní proces, postavení na trhu a v globálních produkčních sítích a organizační struktura.

3.1 Základní informace



Obr. č. 3: Logo DURA Automotive CZ, k.s.

Zdroj: [27], 2018

Sídlo společnosti DURA se nachází v Blatné, v Riegrově ulici 495. Jako obchodní firma DURA Automotive CZ, k. s. je v obchodním rejstříku zapsaná od 10. srpna 1994 a právní formou je komanditní společnost. Předmětem podnikání je výroba automobilových komponentů, což je zároveň hlavní činnost závodu. Závod je tedy důležitým konstruktérem a výrobcem dílů pro automobilový průmysl. [9]



Obr. č. 4: Poloha závodu v rámci města Blatná

Zdroj: vlastní zpracování dle [22], 2018

3.2 Lokalizace závodu

Lokalizace závodů je velmi důležité rozhodnutí při jejich vzniku. Lokalizační faktory jsou soubor činitelů, které mají vliv na lokaci průmyslového závodu a mohou se rozdělit do tří skupin. Na přírodní, socio-ekonomické a aglomerační. Přírodní faktory jsou suroviny, voda, energie, reliéf, půda a živá příroda. Ze socio-ekonomických to jsou trh, pracovní síly (počet, kvalifikace, struktura), kapitál, dopravní náklady. Koncentrace průmyslu do aglomerací působí na lokaci závodů prostřednictvím těchto vazeb. Jsou to infrastrukturní vazby (technická a sociální vybavenost), distribučních vazeb (spotřeba) nebo společných výrobních vazeb (technologických i netechnologických). [4]

Největší roli v umístění závodu DURA hrály socio-ekonomické faktory. Nejdůležitější byl činitel pracovní síly. V minulosti se zde nacházel pobočný závod ČZ (České Zbrojovky), kde se vyráběly motocykly. Pracovní síla, která zde zůstala po bývalém závodu, měla potřebné znalosti ve výrobě a kvalifikaci. Také zde byl podobný provoz, který DURA potřebovala, což bylo velmi vhodné. Poloha v blízkosti hranic s Německem, tedy bohatého trhu byl také důležitý socio-ekonomický faktor. Jiné faktory neměly na umístění závodu v této lokalitě význam. [9]

3.3 Činnosti závodu dle CZ-NACE

Pro zařazení sledovaného závodu do průmyslového odvětví je využita Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE). Dle klasifikace CZ-NACE se závod DURA řadí do následujících odvětví ze tří hlavních sekcí.

Sekce C – Zpracovatelský průmysl

- 23.1 Výroba skla a skleněných výrobků
- 25.62 Obrábění
- 29.32 Výroba ostatních dílů a příslušenství pro motorová vozidla

Sekce G – Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel

- 45.3 Obchod s díly a příslušenstvím pro motorová vozidla, kromě motocyklů

Sekce M – Profesní, vědecké a technické činnosti

- 69.2 Účetnické a auditorské činnosti; daňové poradenství [12], [15]

3.4 Historie závodu

Závod DURA Automotive CZ, k. s. se sídlem v Blatné vznikla v roce 1995. Dříve se společnost jmenovala SHADE, s. r. o. Americká nadnárodní společnost DURA AUTOMOTIVE SYSTEMS odkoupila tuto společnost v 90. letech z důvodu celosvětové globalizace automobilového průmyslu a stala se tak mateřskou společností. Americká společnost má sídlo v americkém Detroitu.

Nyní má společnost ve světě kolem 85 závodů, které zaměstnávají kolem 12 000 zaměstnanců. Závody se nachází v Severní a Jižní Americe, konkrétně v Kanadě, USA, Mexiku a Brazílii. Dále také v Asii a Evropě. Z asijských států je to Čína, Japonsko, Korea a Indie. Z evropských států je to Německo, Spojené království, Francie, Portugalsko, Česká republika a Rumunsko. Mimo Blatnou existují v České republice ještě dva závody této společnosti, které je možno vidět na mapce v příloze B. Jejich sídlo je ve Strakonících a v Kopřivnici na Severní Moravě. Ve Strakonících je výroba rozdělena do dvou závodů. V Blatné se nachází hlavní závod a centrála v České republice. [9], [16]

3.5 Výrobní proces

Hlavním výrobním programem závodu v Blatné je výroba karosářských dílů pro finálního zákazníka, tedy automobilky. Především je to výroba dveřních ráků, nosičů přístrojových desek a strukturovaných dílů karosérie.

Konkrétně se jedná o ocelové a hliníkové nosníky přístrojové desky pro vozy Audi, VW Passat, BMW. Dále vložené dveřní ráky pro vozy Ford Focus, VW Golf, Citroen, Škoda Fabia, hliníkové dveřní moduly pro Audi, lepené hliníkové dveře pro Smart Roadster a v neposlední řadě dveřní ráky pro vozy Ford Fiesta a Fusion.

Celá výroba v závodě je uspořádána optimální vnitropodnikovou přepravou mezi halami. Areál závodu je k nahlédnutí v příloze C. Haly jsou umístěny tak, aby pracovníci nemuseli převážet nedokončené výrobky po celém závodě až do místa finální výroby. V závodě používají metodu, která se nazývá tok jednoho kusu (one piece flow). Při této metodě na sebe navazují výrobní operace bez čekání nebo přerušení, tedy v rámci jedné nebo dvou hal. [11]

Společnost DURA má také dva závody ve Strakonících. Jeden závod vyrábí okenní moduly a druhý závod je lakovna. V prvním závodě, který vyrábí okenní moduly se kompletují zadní boční okna pro vozy Audi, Volvo, BMW Golf a v neposlední řadě posuvné dělicí okno pro VW Transporter. Druhý závod lakovna se specializuje na povrchovou úpravu vzhledových dílů automobilů. V tomto závodě mají nejmodernější práškovou lakovací linku v Evropě. Výrobním programem tohoto závodu je lakování okrasných lišt pro vozy Ford Focus, Ford Mondeo, VW Passat a další. [9]

3.6 Postavení na trhu

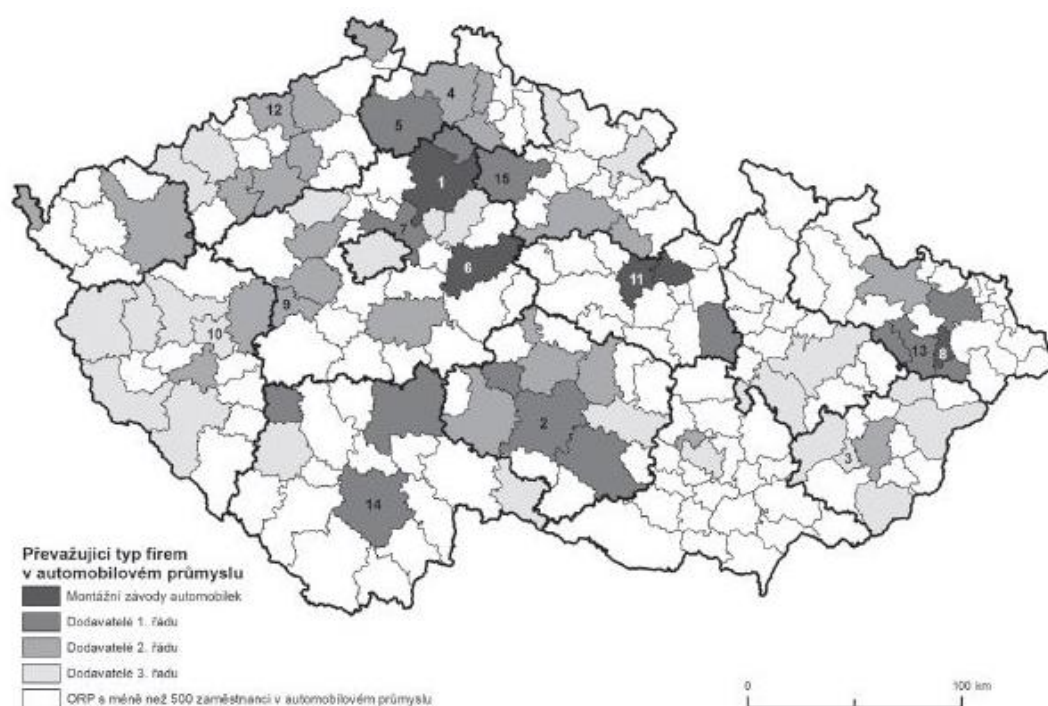
Týmová práce, důraz na maximální produktivitu práce a orientace na zákazníka. Tyto metody závod prosazuje od konce 90. let a velmi se mu to vyplatilo. Neustále se zvyšuje obrát a zisky a také byl změněn charakter výroby. Dnes je situace jiná oproti začátku podnikání v Blatné. Mateřská firma kladla důraz na levnou pracovní sílu a výrobky, které se zde vyráběly byly tvořené především ruční prací. V současnosti je vidět vysoká odbornost a jazyková znalost zaměstnanců závodu. Spolu s vysokou kvalitou a produktivitou práce závod prezentuje společnost jako moderní podnik evropského formátu, který využívá a pracuje s nejmodernějšími technologiemi. [9]

3.7 Postavení v produkční síti

Jednotkou analýzy o produkčních sítích jsou správní obvody obcí s rozšířenou působností tedy SO ORP a závod se nachází v SO ORP Blatná. Hlavním důvodem testování tohoto přístupu je význam automobilového průmyslu pro českou ekonomiku. Téměř čtvrtina SO ORP se specializuje na toto odvětví.

Na vrcholu výrobní sítě se nachází automobilka, která ovládá síť dodavatelů. Dle mapy je to například Mladá Boleslav, Kopřivnice, Kolín nebo Vysoké Mýto. Dodavatelé jsou organizováni do řádu podle postavení ve výrobní síti. Zařazení dodavatele do příslušného řádu se liší podle vztahů dodavatele s řídicí firmou a též podle počtu a velikosti dodavatelů. Schopnosti dodavatele vyrábět a dodávat díly, součástky a propojené soustavy (moduly) je další odlišnost podle které lze zařadit dodavatele do příslušného řádu.

Závod je označován jako dodavatel 1. řádu, neboť vyvíjí a dodává celé moduly. Dodavatelé nižších řádů dodávají do závodu jednodušší díly, součástky a meziprodukty. V článku jsou jednotliví dodavatelé charakterizováni takto. „Dodavatelé 1. řádu mají většinou dlouhodobé vztahy a vazby s automobilkami založené na vzájemné spolupráci, důvěře, ale i závislosti, neboť jim automobilky předaly řadu významných kompetencí, jako například podíl na vývoji celých modulů. Společně s automobilkami se podílejí na koordinaci stovek dodavatelů 2. a 3. řádu, kteří dodávají jednodušší díly, součástky či meziprodukty. Dodavatelé 3. řádu jsou v nejnevýhodnějším postavení v celém hodnotovém řetězci, protože je jim ze strany automobilek a dodavatelů 1. a 2. řádu diktováno co, kam, kdy, za jakou cenu a za jakých podmínek budou dodávat.“ [8]



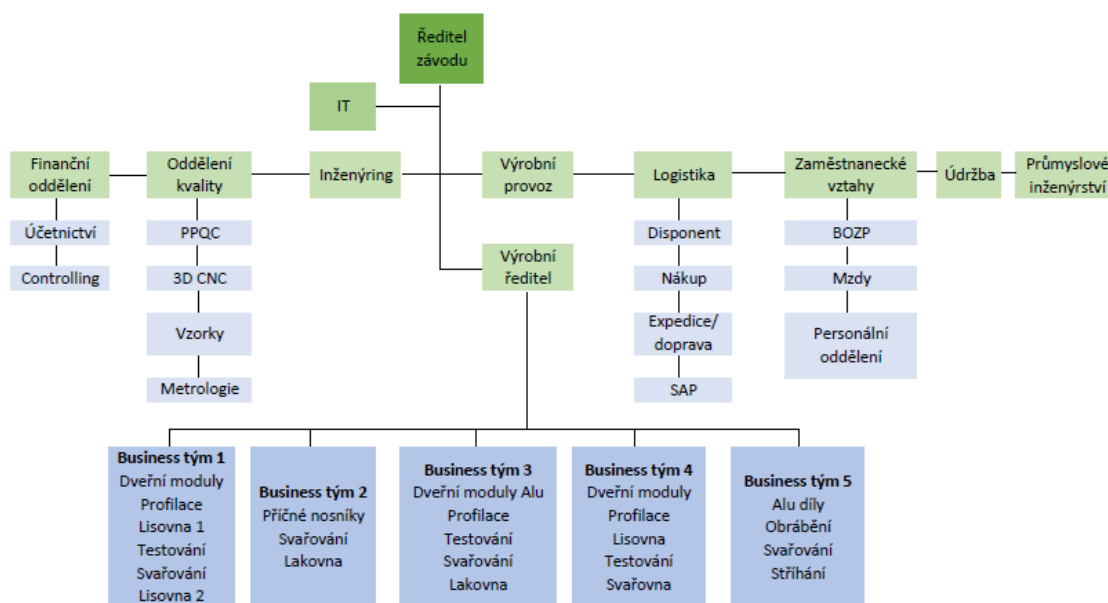
Obr. 1 – SO ORP podle postavení v GPS automobilového průmyslu v roce 2008. 1 – Mladá Boleslav, 2 – Jihlava, 3 – Otrokovice, 4 – Liberec, 5 – Česká Lípa, 6 – Kolín, 7 – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, 8 – Kopřivnice, 9 – Hořovice, 10 – Plzeň, 11 – Vysoké Mýto, 12 – Teplice, 13 – Nový Jičín, 14 – České Budějovice, 15 – Jičín. Zdroj: ČSÚ (2011a); vlastní šetření v březnu 2010.

Obr. č. 5: SO ORP ČR v globálních produkčních sítích

Zdroj: [8], 2018

3.8 Organizační struktura

Tato kapitola popisuje organizační strukturu závodu. V čele stojí ředitel závodu. Pod ředitele spadá oddělení IT a výrobní ředitel, který je ředitelem jednotlivých business týmů. Dále pod ředitelem závodu stojí jednotlivé úseky, jak je vidět na obrázku.



Obr. č. 6: Organizační struktura závodu

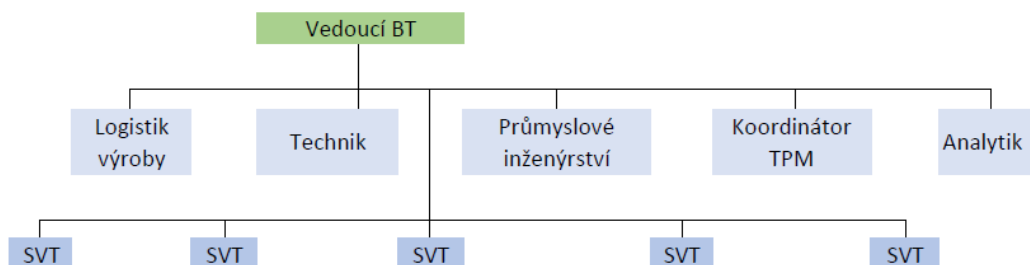
Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018.

DURA je týmová společnost a je založena na týmech jako základních stavebních kamenech. V DURA se týmy dělí na výrobní, procesní a business týmy. Výrobní týmy jsou organizační jednotky spolupracovníků, kteří spolu pracují na denních úkolech. Týmy spolu pracují trvale a tvoří základ týmové společnosti. Při změnách výrobního programu je vhodné ponechat týmy, které dobře fungují. Výrobní týmy mají své cíle, které se dělí na objektivně a subjektivně měřitelné. Mezi objektivně měřitelné cíle patří plnění termínů, počet úrazů, výška nákladů, udržení rozpočtu, spotřeba materiálu nebo reklamace. Ze subjektivně měřitelných cílů je to například rozvoj kvalifikace, míra flexibilizace nebo pořádek a čistota.

Další jsou procesní týmy, mezi které patří personalistika, finance, logistika nebo údržba. Jsou organizační jednotkou spolupracovníků, které se ustavují pro zajištění celistvé práce v oblasti administrativy a servisu. Členové procesního týmu sdílejí

společnou odpovědnost za splnění celého procesu. Dále mají odpovědnost jako tým za výsledky procesu, ne za splnění individuálních úkolů.

Jako poslední jsou business týmy, které jsou multiprofesní. Znamená to, že jsou složeny z pracovníků, kteří pracovali v procesních týmech a z mluvčích výrobních týmů. Členové business týmu společně organizují práci celého modulu a řeší operativní problémy i rozvojové programy. To znamená, že prostřednictvím vizí a aktivit modulu naplňují vize a cíle firmy tak, aby firma dosáhla podnikatelského záměru. Velikost týmu by neměla přesáhnout 8 členů a je zde intenzivní komunikace. V závodě je pět business týmů.



Obr. č. 7: Struktura business týmu

Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018.

Každý BT (business tým) je složen z několika výrobních týmů tedy samostatných výrobních týmů SVT. Každý výrobní tým má svého mluvčího. Mluvčí zastupuje tým navenek, koordinuje týmovou činnost, podílí se na hodnocení účinnosti týmové práce a je partnerem mistra i managementu. Vedoucím pro skupinu mluvčích z výrobních týmů je logistik výroby neboli mistr, který je součástí business týmu. Business tým koordinuje činnost všech svých SVT, kontroluje a konzultuje stav plnění výrobního plánu, plnění cílů v oblasti kvality, produktivity a snižování nákladů. Výsledky prezentuje vedoucí BT managementu společnosti. [9]

4 Pracovní síla závodu

V této kapitole je popsána pracovní síla závodu. Na začátku kapitoly je popsáno přijímání, vzdělávání a hodnocení zaměstnanců, které zajišťuje personální oddělení a poté struktura a dojížděka zaměstnanců.

4.1 Personální oddělení

Kapitola popisuje činnosti personálního oddělení závodu.

4.1.1 Přijímání zaměstnanců

Přijímání pracovníků nejdříve předchází plánování počtu pracovníků. Oddělení ekonomického úseku controlling obdrží z Německé centrály v Plettenbergu výhled objemu výroby na různě dlouhá období pro jednotlivé zákazníky. Čím je období kratší, tím je výhled přesnější a na základě těchto výhledů je plánován i počet pracovníků na dané období. Personální oddělení obdrží s 2–3 měsíčním předstihem informace o případném náboru nebo propouštění zaměstnanců. Přesné požadavky obdrží závod DURA hned na začátku měsíce nebo k polovině měsíce.

Nábor pracovníků firma DURA rozlišuje podle toho, jakého pracovníka v dané chvíli potřebuje. Buď potřebují jednicového dělníka nebo technickohospodářského pracovníka. Na základě požadavků z výroby se vybere vhodný uchazeč. Přednostně jsou vybíráni uchazeči vyučení ve strojírenských oborech. Pro režijní profese (seřizovači, nástrojaři, vozičkáři, údržbáři) jsou konkrétněji specifikovány požadavky na vzdělání a dovednosti, kterými jsou například svářečský průkaz, průkaz na obsluhu manipulačního vozíku nebo obsluha CNC frézy. Při obsazování TH pozice je vypisováno výběrové řízení, ke kterému jsou shromážděny životopisy uchazečů, a opět je vybíráno na základě stanovených požadavků vedoucího konkrétního úseku. [9]

4.1.2 Vzdělávání zaměstnanců

Vzdělávání zaměstnanců vychází například z požadavků konkrétní pracovní pozice, která má předepsanou určitou kvalifikaci. Jako další je požadavek zvyšování

kvalifikace, tedy znalostí a dovedností zaměstnanců pro zkvalitnění výkonu práce v zastávané pracovní pozici. Vzdělání vychází také z okamžité potřeby závodu v průběhu roku, o které rozhoduje nadřízený zaměstnanec. Jako poslední vychází z povinnosti personálního úseku organizovat školení zaměstnanců. Příkladem školení je nástupní školení bezpečnosti práce, které je periodicky opakováno včetně přezkoušení.

Jazyková výuka je vzhledem ke svému charakteru a časovému průběhu zvláštním druhem vzdělávání. DURA je výrobním závodem mateřské americké společnosti DURA Automotive Systems. Proto je angličtina jednacím jazykem ve společnosti a komunikační znalost tohoto jazyka se očekává u řady pracovních pozic. Častá je také komunikace v němčině z důvodu, že dřívějším vlastníkem byla německá společnost Shade, ale také, že hlavními zákazníky závodu jsou německé nebo v Německu operující automobilky. Z těchto důvodů je jazyková příprava podporovaná závodem zaměřená na tyto dva světové jazyky a sleduje neustálé zvyšování jazykových znalostí zaměstnanců v některém z nich. Nejlepší je zvyšování znalostí v obou jazycích. [9]

4.1.3 Hodnocení zaměstnanců

Dříve se pro zvyšování a hodnocení výkonnosti zaměstnanců používala metoda BSC – PEP, která byla spojena ze dvou metod. Objektivně hodnotila roční výkonnost zaměstnance a určovala výši roční výkonnostní odměny. BSC byla metodou stanovování, řízení a vyhodnocování výkonnosti. PEP byl nástrojem hodnocení zaměstnanců, který byl založen na principu definování konkrétních cílů/úkolů zaměstnance na počátku roku a také na hodnotách, kterých má zaměstnanec dosáhnout. Plnění cílů/úkolů bylo v průběhu roku kvartálně nebo podle potřeby sledováno. [9]

4.2 Vývoj počtu zaměstnanců

Podnik DURA Automotive CZ, k.s. je jedním z nejvýznamnějších zaměstnavatelů ve městě. Následující data o vývoji počtu zaměstnanců závodu jsou k dispozici od roku 2003.

Graf č. 5: Vývoj počtu zaměstnanců v období 2003-2017



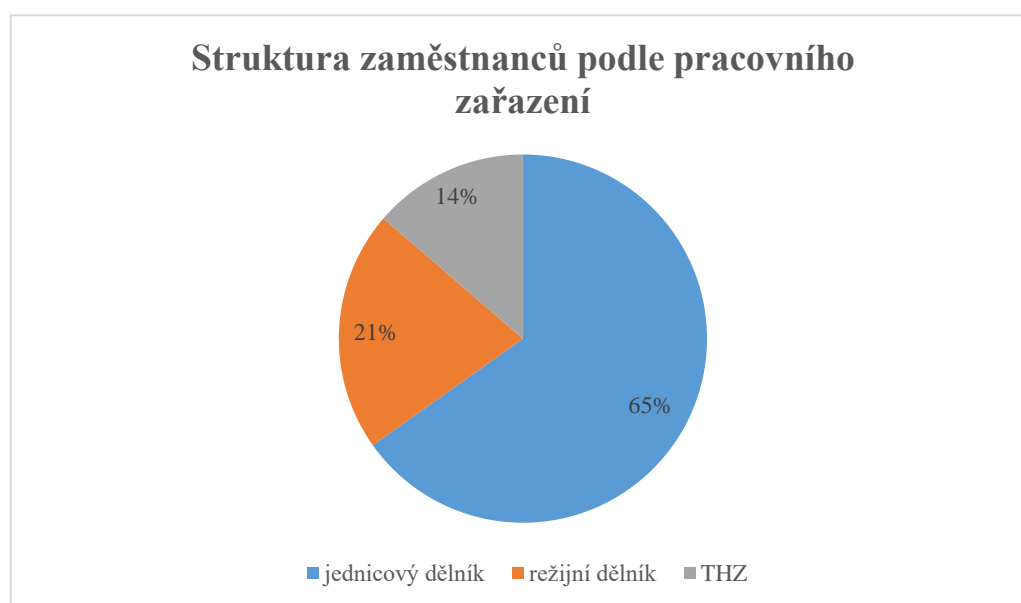
Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018

Z grafu je patrné, že nejvíce zaměstnanců měl závod v roce 2004. Od roku 2007 se počet zaměstnanců začal postupně snižovat. Závod také zasáhla finanční krize. Během krize probíhalo nucené propouštění zaměstnanců a byl nastaven nový režim ve firmě. Dělníkům se snížila pohyblivá složka mzdy a pro technickohospodářské zaměstnance se zkrátila pracovní doba a snížily se mzdy. Toto opatření proběhlo z důvodu, aby nebyli postihnuti pouze dělníci, ale i technickohospodářští zaměstnanci. V roce 2012 klesl počet na pouhých 516 zaměstnanců. Na takové snížení počtu zaměstnanců mělo vliv ukončení několika dlouhodobých projektů. Od roku 2013 graf poukazuje na neustále zvyšující se počet zaměstnanců. Výsledkem vyššího počtu zaměstnanců je přijímání nových zakázek. V této době má závod 804 zaměstnanců. [9], [26]

4.3 Struktura zaměstnanců závodu podle pracovního zařazení

V závodě se zaměstnanci rozdělují do tří kategorií. Pro rozlišení zaměstnanců má závod své vlastní označení. První kategorií jsou jednicoví dělníci, kteří zastávají práci ve výrobě jako výrobní dělníci. Jedicový dělník je tedy stejné označení jako výrobní. Dále jsou to režijní dělníci, kteří se také označují jako nevýrobní. Režijní dělník nemá normy a zajišťuje servis pro jednicového dělníka. Třetí kategorií jsou technicko-hospodářští zaměstnanci. [9]

Graf č. 6: Struktura zaměstnanců podle pracovního zařazení k 31.12.2017



Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018

Na tomto grafu je vidět, že nejvyšší počet zaměstnaných se řadí do kategorie jednicový (výrobní) dělník, kterých je 65 %. Režijních dělníků je 21 % a technicko-hospodářských zaměstnanců 14 %.

Tab. č. 4: Povolání v jednotlivých kategoriích

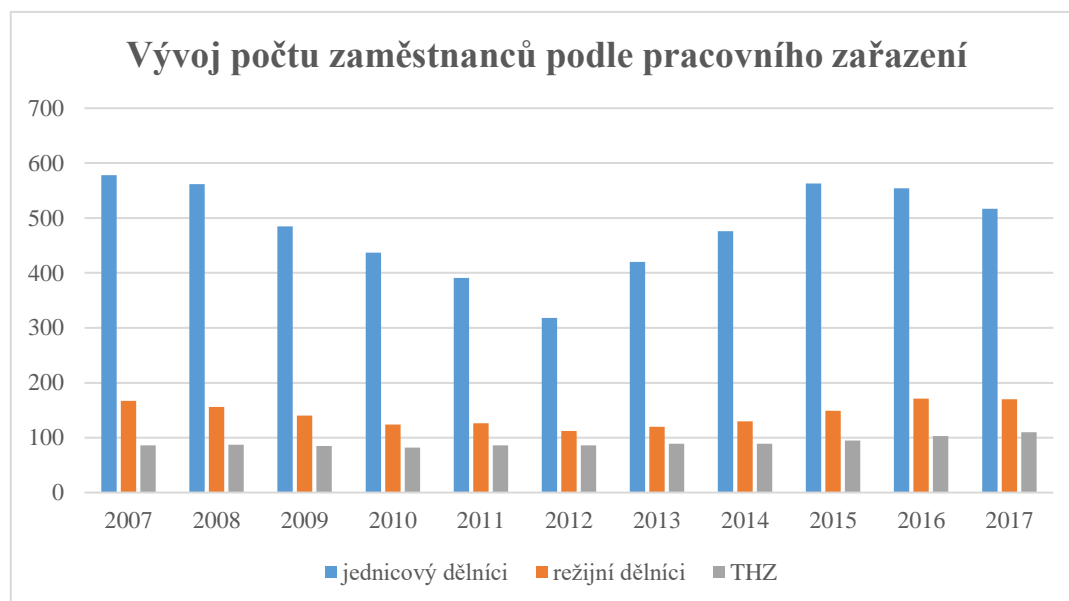
Jednicový (výrobní) dělník	Režijní (nevýrobní) dělník	Technicko-hospodářští zaměstnanci
Pomocný dělník ve výrobě	skladník	Vedoucí zaměstnanci a specialisté
lakování	zámečnick	ředitel závodu
odebírání materiálu	elektrikář	finanční ředitel
obsluha bodové svářečky	nástrojař	vedoucí logistiky
odmašťování	seřizovač	vedoucí finančního úseku
etiketování	frézař	ekonom - specialita
		výrobní ředitel
Strojírenský dělník		
obsluha lisu a robotu		Technicko-administrativní zaměstnanci
navěšování a svěšování dílů		asistentka
svařování		personalista
začišťování		stavební technik
konečná montáž		programátor

Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018

Každá tato kategorie zaměstnanců má také svou tarifní třídu. Pro zařazení do tarifní třídy se jednicový (výrobní) dělník dále rozlišuje na pomocného dělníka ve výrobě a strojírenského dělníka. Režijní (nevýrobní) dělník je například skladník, nástrojař, elektrikář nebo zámečnick. Technickohospodářští zaměstnanci se dále dělí na vedoucí zaměstnance a specialisty kam patří ředitel závodu nebo finanční ředitel a na technickoadministrativního zaměstnance kam řadí například asistentku nebo personalistu.

4.4 Vývoj počtu zaměstnanců závodu podle pracovního zařazení

Graf č. 7: Vývoj počtu zaměstnanců podle pracovního zařazení v období 2007 - 2017

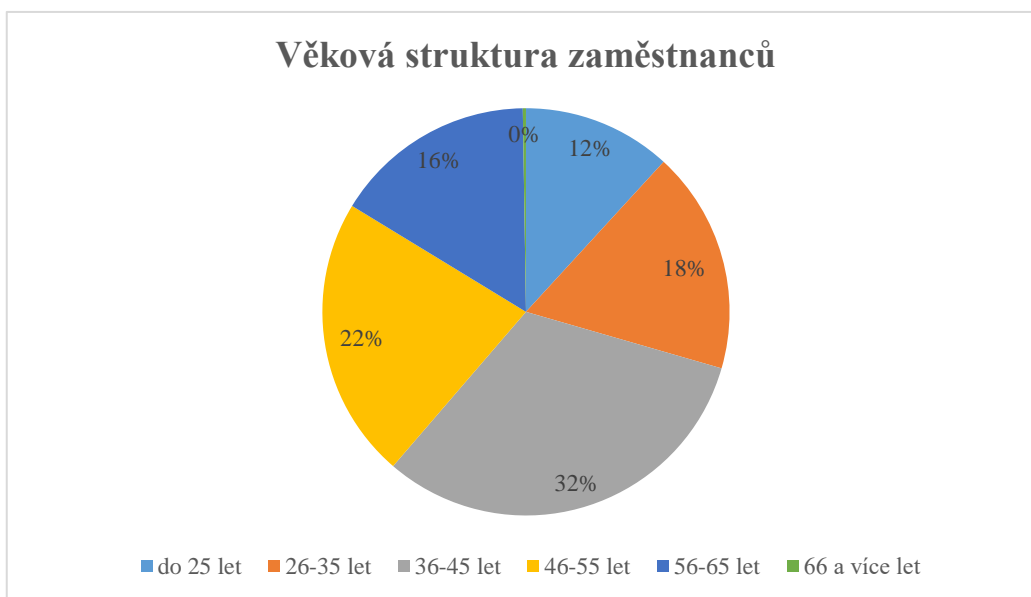


Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018

Na tomto grafu je znázorněn vývoj počtu zaměstnanců podle jednotlivých kategorií. Data o vývoji počtu zaměstnanců podle pracovního zařazení jsou k dispozici od roku 2007. Od tohoto roku se počty snižují a v roce 2012 dosáhly nejnižších hodnot. Za toto období klesl počet jednicových dělníků z původních 578 na 318. Od roku 2013 se počty začaly navracet k původním hodnotám.

4.5 Struktura zaměstnanců závodu podle věku

Graf č. 8: Věková struktura zaměstnanců k 31. 12. 2017

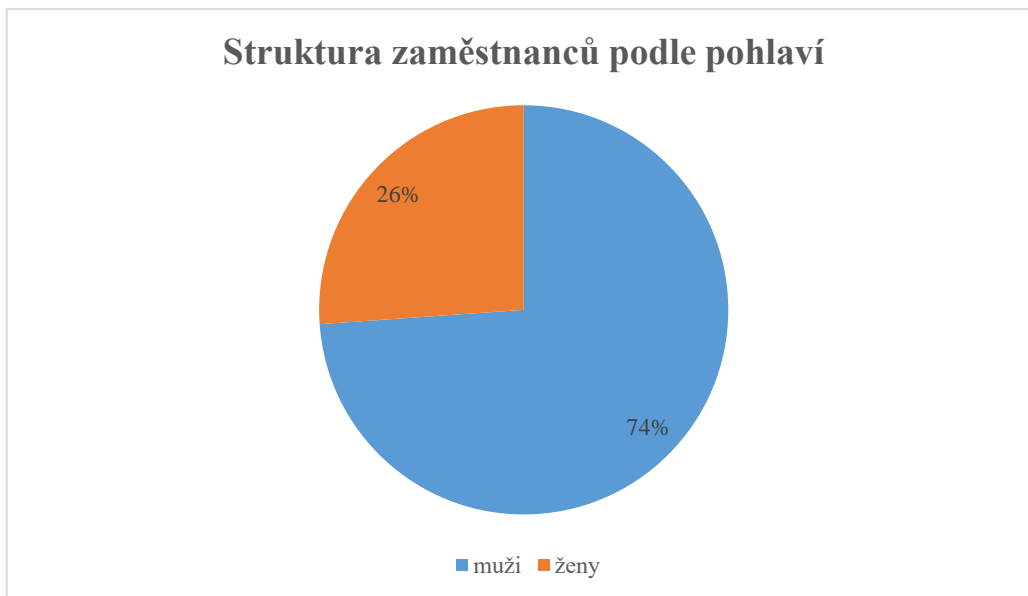


Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018

Z grafu je patrné, že většina zaměstnanců závodu jsou v produktivním věku. Nejpočetnější kategorií jsou zaměstnanci ve věku 36-45 let, kterých je 32 %. Druhou nejpočetnější skupinou je věková kategorie 46-55 let, kterých je 22 %. Ve věkové kategorii 66 let a více jsou zaměstnaní pouze dva muži. Ve třech zbylých kategoriích je poměrně stejný počet zaměstnanců. Průměrný věk u mužů je 41,57 let a u žen 42,11 let.

4.6 Struktura zaměstnanců závodu podle pohlaví

Graf č. 9: Struktura zaměstnanců podle pohlaví k 31. 12. 2017

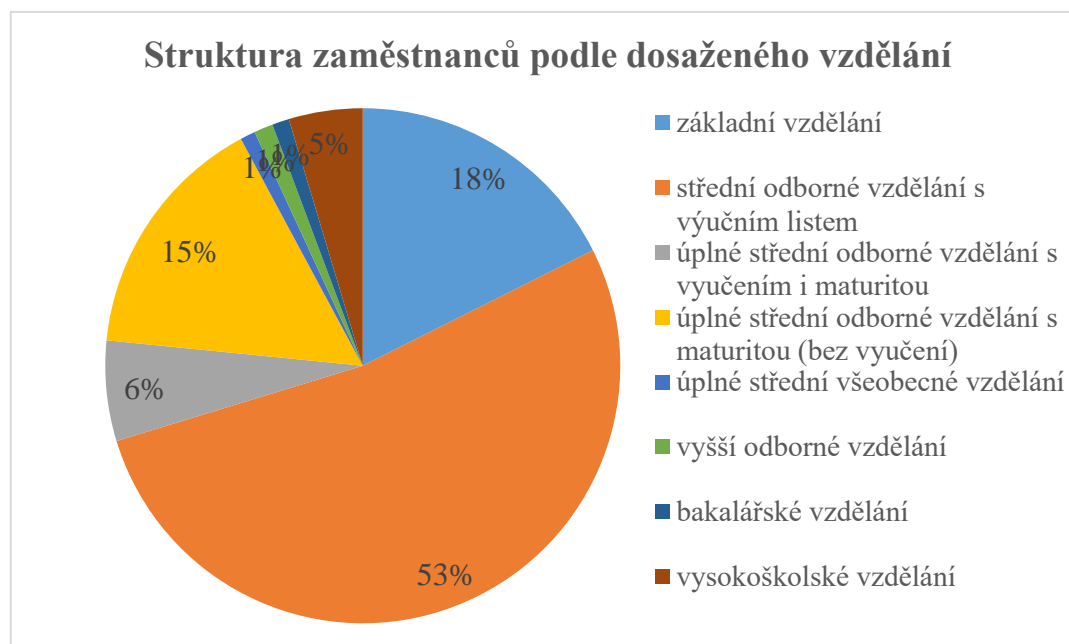


Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018

Z celkového počtu 804 zaměstnanců pracuje v závodě 594 mužů, což představuje 74 %. Zaměstnaných žen je 210, což je pouhých 26 %. Práce v závodě je především fyzicky náročná. Zejména na pozicích jednicového a režijního dělníka. Z tohoto důvodu tvoří muži většinu zaměstnaných. Ve výrobě se používají svařovací roboty a probíhají montáže. V kategorii technickohospodářských zaměstnanců je poměr mužů a žen celkem vyrovnaný. [9]

4.7 Struktura zaměstnanců závodu podle dosaženého vzdělání

Graf č. 10: Struktura zaměstnanců podle dosaženého vzdělání k 31.12.2017



Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018

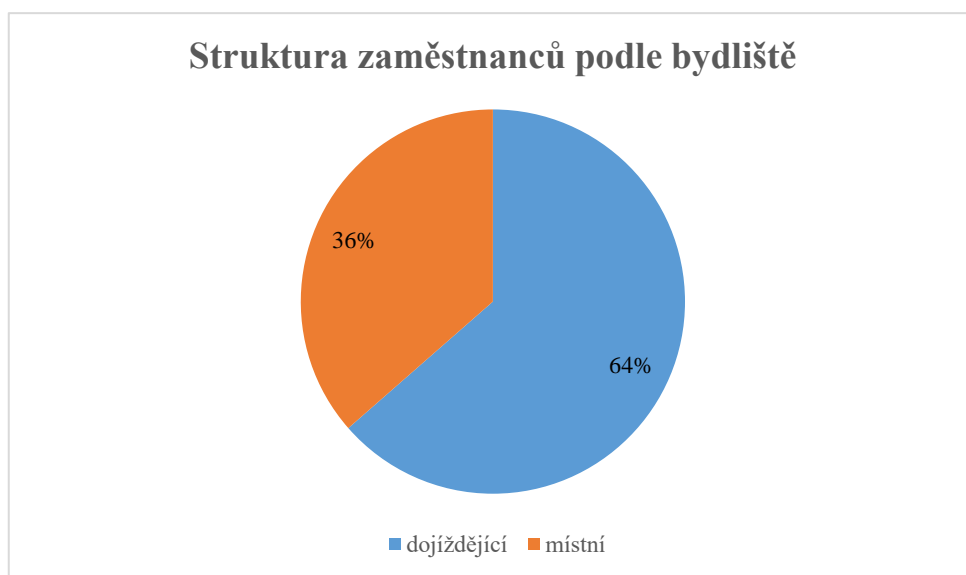
Závod má pro rozdělení zaměstnanců podle dosaženého vzdělání následujících osm kategorií. V závodě má přes 53 % zaměstnanců střední odborné vzdělání s výučním listem. Toto vzdělání je dostačující pro práci ve výrobě. Na druhém místě jsou zaměstnanci se základním vzděláním, kterých je 18 %. Třetí místo zaujímají zaměstnanci s úplným středním odborným vzděláním s maturitou, kteří představují 15 % všech zaměstnaných. Po jednom procentu jsou kategorie úplné střední všeobecné vzdělání, vyšší odborné vzdělání a bakalářské vzdělání. Vysokoškolsky vzdělaných je 5 % a 6 % skupinu tvoří zaměstnanci s úplným středním odborným vzděláním s vyučením i maturitou.

4.8 Vzdálenostní dojížděka zaměstnanců do závodu

Závod DURA se nachází přímo ve městě Blatná, což znamená, že největší počet zaměstnanců žije právě v tomto městě. Závod má mnoho zaměstnanců i z širšího okolí. Přímou u závodu se nachází železniční a autobusová zastávka, takže doprava do závodu je snadná. Vlakové spojení je přizpůsobeno tak, že vlaky přijíždí před každou začínající směnou.

Závod nemá svoz pro své zaměstnance. Proto zaměstnanci dostávají příspěvky na dopravu. Závod poskytne příspěvek dle vzdálenosti ve třech pásmech. V prvním pásmu, které je do 10 kilometrů příspěvek činí 27,- Kč/den. Ve druhém pásmu je to 42,- Kč/den ve vzdálenosti od 11 do 20 kilometrů. Třetí pásmo je od 21 kilometrů a příspěvek činí 84,-/den. Tento příspěvek je vyplácen pouze za odpracované pracovní dny zaměstnancům, kteří denně dojíždějí do závodu z jiné obce, než ve které se závod nachází. Pokud by zaměstnanec uvedl chybné údaje a neoprávněně pobíral příspěvek, tak se příspěvek u zaměstnance natrvalo ruší a zaměstnanec musí vrátit celý pobíraný příspěvek za dobu, kdy mu byl neoprávněně vyplácen. Příspěvek je vždy vyplácen za odpracovaný kalendářní měsíc a nelze ho vyplatit zpětně za uplynulé období. Posuzovaná vzdálenost je nejkratší možná vzdálenost po silnici. Pokud je hranice sporná v poskytování příspěvku, dojde o přezkoumání vzdálenosti pomocí plánovače tras na serveru Mapy.cz, kde se zjistí nejkratší vzdálenost. Rozhodující je vzdálenost z adresy bydliště do adresy pracoviště. [9]

Graf č. 11: Struktura zaměstnanců podle bydliště k 31. 12. 2017



Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018

Celkový počet zaměstnanců, kteří žijí v Blatné je 293, což představuje 36 % ze všech zaměstnaných. Naopak 64 % tedy 511 zaměstnanců je těch, kteří do závodu dojíždějí z jiných míst.

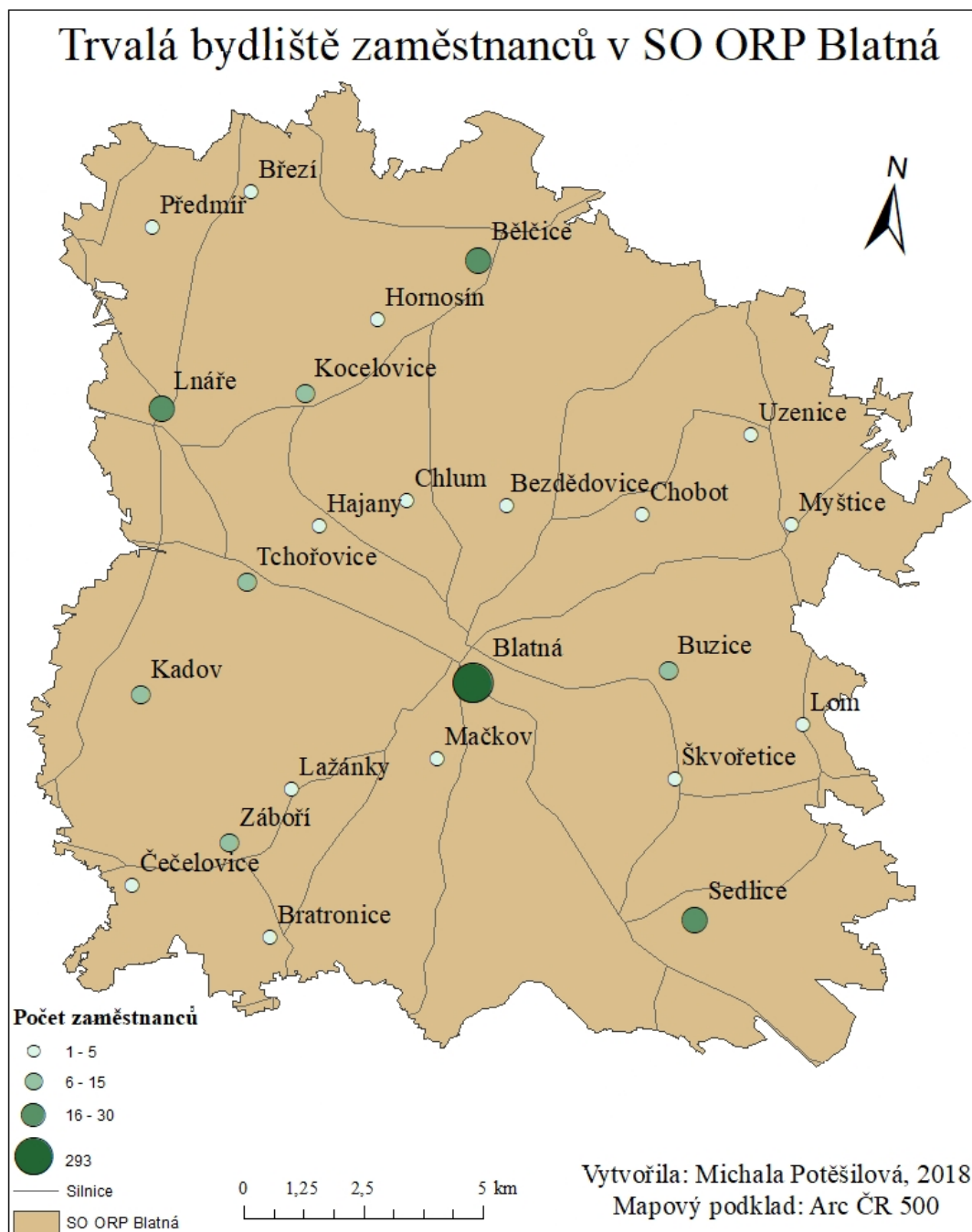
Graf č. 12: Vzdálenostní dojíždka zaměstnanců do závodu k 31. 12. 2017



Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018

Z grafu je patrné, že nejvíce zaměstnanců, tedy 474, dojíždí do závodu, ze vzdálenosti do 10 kilometrů. To představuje 59 % všech zaměstnaných. Ze druhé nejpočetnější kategorie dojíždí do závodu 210 zaměstnanců, což představuje 26 %. Ve vzdálenosti do 30 kilometrů už je to pouze 77 zaměstnanců. Ze vzdálenosti 51–100 kilometrů dojíždí 22 zaměstnanců. Z ostatních kategorií dojíždí do 10 zaměstnanců.

V závodě jsou také zaměstnaní cizinci například z Rumunska, Slovenska, Bulharska, ale mají v České republice přechodné bydliště cizinců a žijí zde. Nejčastěji mají přechodné bydliště v Písku nebo Blatné. Z celkového počtu 804 zaměstnanců, je cizinců s přechodným bydlištěm 32. Agenturních zaměstnanců není v závodě mnoho a postupně se snaží snižovat jejich počet a mít v závodě pouze své kmenové zaměstnance.



Obr. č. 8: Trvalá bydliště zaměstnanců v SO ORP Blatná

Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018

Na mapě jsou znázorněny místa trvalých bydlišť zaměstnanců v SO ORP Blatná. Nejvíce zaměstnanců bydlí přímo ve městě Blatná, kde se závod nachází, přesně 293 zaměstnanců. Ve třech obcích žije od 16 do 30 zaměstnanců. V pěti obcích žije od 6 do 15 zaměstnanců a od 1 do pěti zaměstnanců žije v 15 obcích.

5 DODAVATELSKO – ODBĚRATELSKÉ VZTAHY

Tato kapitola se zabývá dodavatelsko-odběratelskými vztahy závodu DURA. Jsou zde popsány nejdůležitější dodavatelé a odběratelé. Při procesu na výběr dodavatelů a odběratelů musí firma prokázat, že je stabilní partner do budoucna, a to i finančně. DURA spolupracuje přibližně se 120 dodavateli a její výrobky se vyvážejí k 60 zákazníkům. [21]

5.1 Dodavatelé

Závod má určeno, od jakého dodavatele bude odebírat pro výrobu daného výrobku. Také je možnost, že si firma vybere dodavatele sama. V tomto případě osloví dodavatele, od kterého by chtěla výrobky odebírat a musí se zjistit za jakou cenu budou dané výrobky dodávány a zda se to pro firmu vyplatí. Pokud by to bylo nevýhodné, tak se osloví jiný dodavatel. [9]

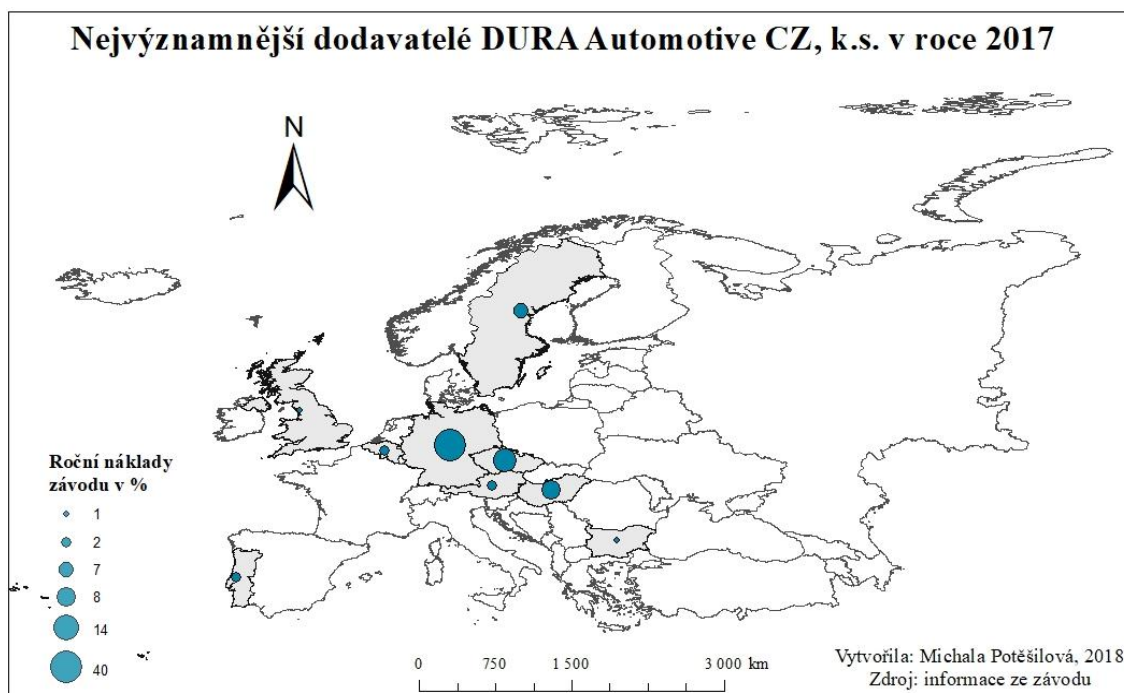
Tab. č. 5: Nejvýznamnější dodavatelé závodu DURA

Dodavatel	Náklady v Kč	Stát	Sortiment
DURA AUTOMOTIVE BODY & GLASS	234 228 443	DE	boční lišty
Salglas Uvegipari Zartkoeruen	151 593 806	HU	skla
Evonik Industries AG	142 374 087	DE	granulát
SSAB EMEA AB	140 531 038	SE	ocelová pásovina
S.N.O.P. CZ a.s.	109 729 294	CZ	výlisky
AGC Automotive Europe S.A.	106 218 009	CZ	skla
Ford Werke GmbH	80 041 443	DE	ocelová pásovina
EMW Stahl Service GmbH	78 715 680	DE	ocelová pásovina
Fuyao Glass Industry Group Co.	61 330 464	CN	skla
Becker Stahl-Service GmbH	56 623 083	DE	ocelová pásovina
ESSA CZECH, spol. s r.o.	52 559 872	CZ	výlisky
Styrolution GmbH	49 025 270	DE	granulát
Gerhardi Kunststofftechnik GmbH	36 837 734	DE	boční lišty
EXTRUSAL Companhia Portuguesa	35 125 166	PT	hliníkové profily
Hammerer Aluminium Industries	33 519 693	AT	hliníkové profily
GTG GUMMIDICHTUNGSTECHNIK	32 485 371	DE	gumové těsnění
SOLIVER N.V.	32 424 183	BE	skla
POLYMER CHEMIE GMBH	29 853 837	DE	granulát
PILKINGTON AUTOMOTIVE Ltd.	28 242 988	GB	skla
HUBERT SCHLIECKMANN GMBH	25 905 084	DE	výlisky
Rosso Steel, a.s.	25 782 305	CZ	ocelová pásovina
UMFORMTECHNIK STENDAL UTS	22 062 036	DE	výlisky
SAINT-GOBAIN	19 909 692	DE	skla
ETEM BG A.S.	18 045 177	BG	hliníkové profily

Pozn.: Náklady v Kč vynaložil závod pro nákup sortimentu od dodavatele.

Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018

V tabulce je vidět 24 nejdůležitějších dodavatelů, kteří tvoří 80 % všech nákladů závodu. Nejvýznamnějším dodavatelem je samotná DURA AUTOMOTIVE BODY & GLASS v Německu. DURA dodává boční lišty a tvoří 12 % ročních nákladů. Druhým největším dodavatelem je maďarská firma Salgglas Uevégipari Zartkoeruen, která dodává skla a tvoří 8 % ročních nákladů. U dalších dodavatelů se procento ročního obrátu snižuje.



Obr. č. 9: Nejvýznamnější dodavatelé závodu DURA

Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018

Na obrázku je vidět rozložení vynaložených nákladů do jednotlivých zemí. To je velmi nerovnoměrné. Největší náklady za sortiment, který závod potřebuje pro výrobu jdou do Německa, kde se nachází 12 dodavatelů. Do této země závod vynaloží 40 % ročních nákladů. V České republice se nachází 4 dodavatelé závodu a plyne sem 14 % ročních nákladů. Do ostatních zemí jde poměrně menší množství nákladů.

5.2 Odběratelé

Zákazníci osloví firmu, když potřebují nějaký výrobek. Po oslovení zákazníkem proběhne proces, ve kterém firma musí spočítat kolik bude stát výroba tohoto nového výrobku. Dále se musí spočítat náklady na vývoj, investice, zařízení a také náklady na

náběh projektu. Když je to pro firmu výhodné, začne vyrábět. Když závod dodává pro automobilky, musí se daný model výrobku vyrábět šest až sedm let a zajistit tím dodávky na dalších šest až sedm let. Po dalších 15 let musí firma být také schopna dodávat tyto součástky jako náhradní díly. [9]

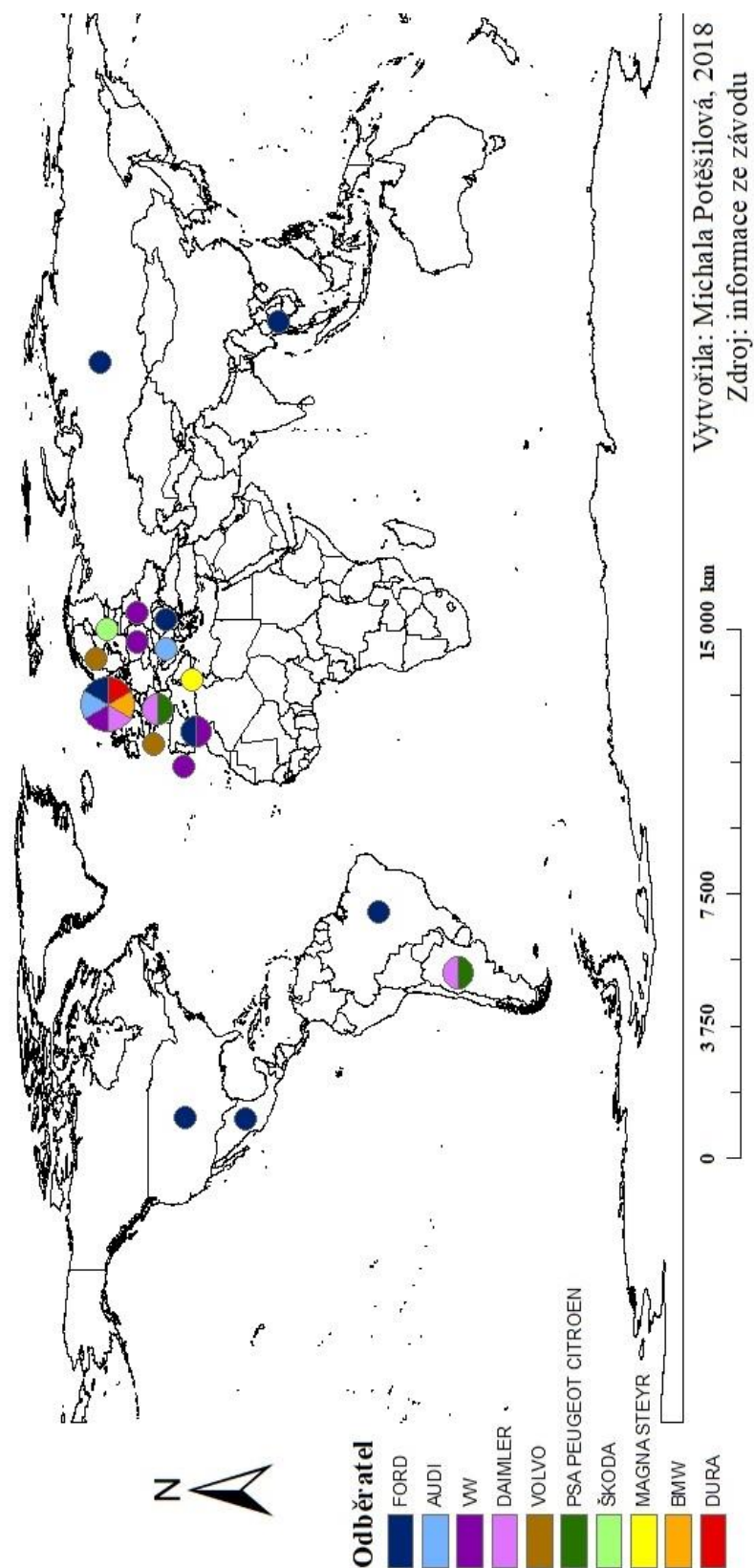
Tab. č. 6: Nejvýznamnější odběratelé závodu DURA

Odběratel	Zisk v Kč	Sortiment
FORD	920 821 075	dvevní rámy, boční plastové lišty, skleněné moduly
AUDI	808 107 425	nosiče přístrojových desek, skleněné moduly, výztuhy, boční lišty
VW	641 793 105	nosiče přístrojových desek, skleněné moduly, výztuhy, boční lišty
DAIMLER	428 315 396	výztuhy, boční lišty, skleněné moduly
VOLVO	273 031 559	skleněné moduly, boční lišty
PSA PEUGEOT CITROEN	221 083 749	části dveří
ŠKODA	196 539 508	skleněné moduly, boční lišty
MAGNA STEYR	84 965 653	nosič motoru
BMW	75 631 778	nosič motoru, dvevní rámy, boční plastové lišty
DURA	69 996 149	boční lišty

Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018

V tabulce je vidět deset největších odběratelů závodu. Jsou to automobilky FORD, AUDI, VW, DAIMLER, VOLVO, PSA PEUGEOT CITROEN, ŠKODA, MAGNA STEYR, BMW a jako poslední je samotná DURA. Tyto firmy jsou stálými zákazníky. Je dodáváno do všech závodů těchto automobilek, které se nacházejí v Evropě, Americe nebo Asii. Převažuje západní Evropa. Těchto deset největších odběratelů tvoří 93 % zisku celého závodu. Největší zákazník FORD tvoří 23 % ročního obrátu a odebírá dvevní rámy, boční plastové lišty a skleněné moduly. Druhý největší odběratel AUDI tvoří 20 % ročního zisku a odebírá nosiče přístrojových desek, skleněné moduly, výztuhy a boční lišty.

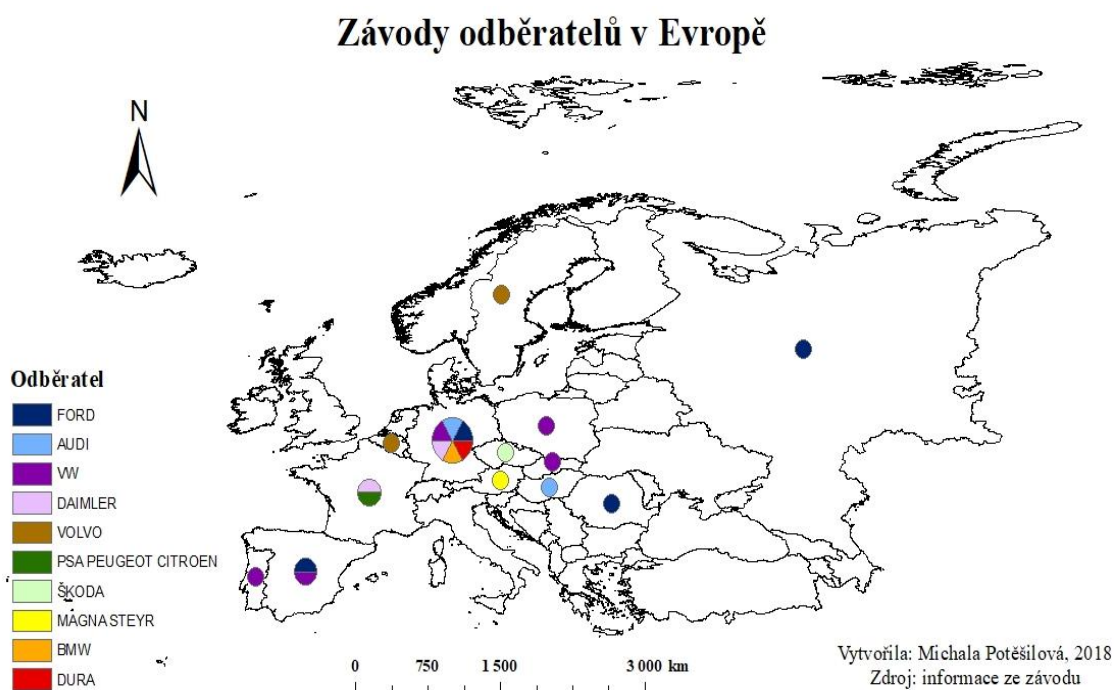
Závody odběratelů ve světě



Obr. č. 10: Závody nejvýznamnějších odběratelů ve světě

Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018

Mapa znázorňuje rozložení závodů jednotlivých odběratelů ve světě. V Rusku a Thajsku se nachází závody automobilky Ford. Tato automobilka má své závody v Severní i Jižní Americe. V Argentině se nachází závody automobilek Daimler a PSA Peugeot Citroen. Nejvíce odběratelů se nachází v Evropě, která je znázorněna na následující mapě. V rámci Evropy se sortiment dopravuje kamiony. Pro dopravu sortimentu do zámořských států se využívají opět kamiony, kteří sortiment dovezou do přístavu v Evropě a následně je využita lodní doprava. [9]



Obr. č. 11: Závody nejvýznamnějších odběratelů v rámci Evropy

Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018

Nejvíce odběratelů se nachází v Německu, celkem šest. Jsou to automobilky Ford, Audi, VW, Daimler, BMW a DURA. V ostatních evropských státech je zastoupení odběratelů poměrně menší. Nachází se zde jeden až dva závody odběratelů.

Tab. č. 7: Další odběratelé závodu DURA

Odběratel	Zisk v Kč
OPEL	55 697 443
ASC AUTOMOTIVE SYNCHRONISATION	42 841 959
UNIPORT SAS	37 151 392
GM	28 555 218
PILKINGTON	23 898 554
MERCEDES-BENZ MANUFACTURING HUNGARY	15 267 784
MAGYAR SUZUKI CORP.	15 143 543
AGC	13 006 486
Montaplast	11 989 523
SCHNELLTRANS LOGISTIK	9 466 609
REVOZ, D.D.	7 595 432
VOESTALPINE	6 753 363
POLYTEC COMPOSITES	5 967 317

Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018

V této tabulce jsou další odběratelé závodu, kteří spolu s předešlými deseti nejdůležitějšími tvoří 100 % ročního obrátu. Na ročním obrátu se podílejí pouze jedním procentem a nejsou pro závod tak významní jako odběratelé v předchozí tabulce.

Firma má poptávky od automobilky Jaguár, které se zatím řeší. Je tedy možné, že spolupráce bude navázána. Zkoušejí se nové výrobky v souvislosti se vzrůstajícím trendem elektromobilů. Závod se snaží uchytit v souvislosti s elektropohonem. Je zde nová šance nových výrobků pro zákazníky. Závod také zkouší vyrábět nové výrobky a nově vyrábí nosiče motorů (pro WV). [9]

6 Dopady závodu na region

Kapitola obsahuje zhodnocení negativních vlivů z hlediska vody a ovzduší. Též pozitivních vlivů z hlediska zaměstnanosti, sponzorství a kultury na zkoumaný region.

6.1 Vlivy na životní prostředí

Pro řešení některých otázek životního prostředí závod najímá formou outsourcingu externího ekologa z firmy CIVOP. Firma se specializuje na bezpečnost práce, požární ochranu a ekologické služby. Pro závod poskytuje poradenství, řídí činnosti a zajišťuje povinnosti spojené s těmito složkami: odpadové hospodářství, ochrana ovzduší včetně ochrany ozonové vrstvy Země, chemické látky a směsi včetně dopravy nebezpečných věcí po silnici, prevence závažných havárií, hodnocení rizik ekologické újmy, ochrana ovzduší, ochrana životního prostředí a dalších souvisejících činnostech. Dále zajišťuje systém environmentálního managementu dle ISO 14001 a podporu pro systém úspory energie dle ISO 50001.

Právní předpisy, podle kterých se závod musí řídit jsou z nahlédnutí v příloze D. Závod produkuje ostatní odpady, za rok 2017 v množství 4 645,46 tuny a nebezpečné odpady, za rok 2017 v množství 141,23 tuny. Odpady jsou převážně z procesů lakování a povrchové úpravy kovů, obrábění, svařování, lisování a válcování. Ovzduší nejvíce ovlivňují emise ze spalovacích zdrojů (pro vytápění hal, pro technologické ohřevy) a emise těkavých látek (VOC), které vznikají při lakování.

Firma CIVOP řídí činnosti a zajišťuje povinnosti plynoucí z normy ČSN EN ISO 14001 a ČSN EN ISO 50001 v návaznosti na korporátní směrnice uložené na webech společnosti (Wissnitra, sharepoint). Závod se prohlášením v podobě vydaných zásad integrovaného systému řízení zavázal ke zvyšování spokojenosti zákazníků, k dodržování legislativy týkající se životního prostředí, vztahující se na výrobky, procesy, materiály, se zaměřením na prevenci znečišťování a na zvyšování energetické účinnosti. Prioritou závodu je předávat všechny zásady a iniciativy závodu všem zaměstnancům pro zajištění informovanosti a vzdělanosti.

Ochranu vodního hospodářství řídí interní zaměstnanec závodu. Závod čerpá vodu dílem ze dvou studní (voda pro technologické účely) a z městské vodárny. Na tento odběr má povolení. Odpadní a splaškové vody jsou odváděny do veřejné kanalizace města

Blatná. Část dešťových vod je odváděna do veřejné kanalizace, menší část je svedena do potoka. V závodě se používají látky, které jsou závadné vůči vodě. Pro jejich monitoring (možnost užívání, možnost nakládání s nimi) je v závodě zpracován havarijní plán, který je schválen MěÚ Blatná. Konkrétně jsou to látky a směsi potřebné pro chemickou úpravu kovů, ČOV, oleje a různé emulze. [9]

6.2 Pozitivní vlivy na region

Skutečnost, že závod DURA patří mezi největší zaměstnavatele v regionu SO ORP Blatná je největším přínosem pro obyvatele této oblasti. Nabízí pro ně mnoho pracovních míst. Důležitá je také stabilita podniku a finanční jistota. Co se týče kultury, tak na ni nemá závod žádný vliv. Podobné je to i se sponzorstvím. Závod poskytuje drobné sponzorské dary pro různé aktivity především pro mládež. Přesto, že sponzorská činnost v současnosti není tak velká jako v minulých letech, i tak je mezi obyvateli velmi vítaná. [9]

Závěr

Bakalářská práce je zaměřena na průmyslový závod DURA AUTOMOTIVE CZ, k.s., který sídlí v Blatné. V práci je popsána základní geografická charakteristika regionu, kde se závod nachází. Závod je dceřiným závodem významné firmy DURA, která sídlí v americkém Detroitu. Díky objemu zakázek a spolupráci s významnými odběrateli se snaží zviditelnit na trhu. Již od svého vzniku je významným zaměstnavatelem v SO ORP Blatná.

Závod je zařazen do systému globálních produkčních sítí jako dodavatel prvního řádu. Spolupracuje s automobilkami, které mu jsou nadřazené, a také musí spolupracovat se závody nižších řádů. Tyto závody kooperují se sledovaným závodem formou dodávek jednodušších dílů, součástek nebo meziproduktů, jsou mu nadřazené automobilky světoznámých značek jako jsou například Ford, Audi nebo BMW.

Při umístění závodu v SO ORP Blatná hrály největší roli socio-ekonomické lokalizační faktory. Po bývalé ČZ zde zůstal areál a pracovní síla, která byla kvalifikovaná a již měla dlouholeté zkušenosti v podobném odvětví. Díky této pracovní síle nemusel závod získávat novou pracovní sílu, neboť mu už byla k dispozici. Blízkost hranic s Německem byla pro závod také důležitá.

DURA je významným dodavatelem automobilových komponentů. Jako dodavatel prvního řádu se zaměřuje na výrobu karosářských dílů pro finálního zákazníka. Pro závod jsou z hlediska odběratelů nejvýznamnější díly pro přístrojové desky a dveřní rámy. Právě tyto komponenty směřují do automobilů známých značek Ford, Audi, BMW a VW.

Jelikož sledovaný závod patří mezi významné zaměstnavatele v SO ORP Blatná, lze ho zařadit mezi velké podniky, což dokazuje i současný počet zaměstnanců, který je 804. Ten se odvíjí od objemu zakázek a od přijímání nových zákazníků. Závod obdrží výhled objemu výroby na dané období a personální oddělení je informováno o případném náboru nebo propouštění zaměstnanců. Od roku 2009 se počet zaměstnanců neustále zvyšuje. Nejvýznamnější změnou za dobu fungování závodu bylo období finanční krize, kdy byl závod nucen propouštět své zaměstnance. V důsledku krize proběhla taková opatření, která se dotkla mezd zaměstnanců.

Závod rozděluje své zaměstnance do tří kategorií. K tomu používá následující označení: jednicový dělník, režijní dělník a technicko-hospodářský zaměstnanec.

Jednicových dělníků, kteří jsou ve výrobě je největší počet. V závodě převažují muži, protože práce ve výrobě je fyzicky náročná. Na vyšších pozicích je poměr mužů a žen stejný. Věková struktura zaměstnanců je nerovnoměrná. Nejvyšší podíl tvoří zaměstnanci ve věku 36 až 45 let. Práce je fyzicky náročná, a proto se snižuje procento zaměstnaných s přibývajícím věkem. Více než polovina zaměstnanců má střední odborné vzdělání s příbývajícím věkem. Pro výrobu není vyžadován vysoký stupeň dosaženého vzdělání.

Závod má regionální význam z pohledu dojížděky zaměstnanců do blatenského závodu. Většina zaměstnanců žije přímo ve městě, kde se závod nachází nebo dojíždí z nejbližšího okolí. Z delší vzdálenosti dojíždí menší počty zaměstnanců.

Blatenský závod je primárně zaměřen na zahraniční trh. Z hlediska dodavatelsko – odběratelských vztahů má významné národní i nadnárodní postavení. Nejvýznamnější tuzemský odběratel je ŠKODA. Nadnárodní postavení je postavení závodu mimo území ČR, a to v Evropě nebo i ve světě. Z Evropy je dodáváno do automobilek v Německu, Španělsku nebo Francii. Mimo Evropu je dodáváno do automobilek v Argentině, Mexiku, Brazílii nebo Thajsku. Dodavatelské vztahy jsou pouze na nadnárodní úrovni v rámci Evropy. Nejvíce dodavatelů pochází z Německa a poté z České republiky. Jedinou výjimku tvoří jeden dodavatel z Číny.

Závod jako strojírenský podnik musí řešit otázky, které se týkají životního prostředí. Externí firma CIVOP poskytuje závodu poradenství ve složkách jako je například odpadové hospodářství nebo ochrana ovzduší. Naopak pozitivním vlivem je, že závod patří mezi největší zaměstnavatele v regionu. Dává obyvatelům finanční jistotu.

Seznam tabulek

Tab. č. 1: Zaměstnaní podle ekonomické činnosti k 23.3.2011.....	17
Tab. č. 2: Zaměstnavatelé v SO ORP Blatná.....	18
Tab. č. 3: Nezaměstnanost ve správních obvodech Jihočeského kraje za únor 2018.....	19
Tab. č. 4: Povolání v jednotlivých kategoriích	33
Tab. č. 5: Nejvýznamnější dodavatelé závodu DURA	41
Tab. č. 6: Nejvýznamnější odběratelé závodu DURA.....	43
Tab. č. 7: Další odběratelé závodu DURA	46

Seznam obrázků

Obr. č. 1: Administrativní mapa SO ORP Blatná	12
Obr. č. 2: Geografická mapa SO ORP Blatná.....	13
Obr. č. 3: Logo DURA Automotive CZ, k.s.....	22
Obr. č. 4: Poloha závodu v rámci města Blatná.....	22
Obr. č. 5: SO ORP ČR v globálních produkčních sítích.....	26
Obr. č. 6: Organizační struktura závodu	27
Obr. č. 7: Struktura business týmu.....	28
Obr. č. 8: Trvalá bydliště zaměstnanců v SO ORP Blatná	40
Obr. č. 9: Nejvýznamnější dodavatelé závodu DURA	42
Obr. č. 10: Závody nejvýznamnějších odběratelů ve světě	44
Obr. č. 11: Závody nejvýznamnějších odběratelů v rámci Evropy	45

Seznam grafů

Graf č. 1: Vývoj počtu obyvatel v SO ORP Blatná v období 2006-2016.....	14
Graf č. 2: Pohyb obyvatel v SO ORP Blatná v období 2006-2016	15
Graf č. 3: Věková struktura obyvatelstva v SO ORP Blatná v období 2006-2016.....	16
Graf č. 4: Míra nezaměstnanosti v SO ORP Blatná (obce, únor 2018, %).....	20
Graf č. 5: Vývoj počtu zaměstnanců v období 2003-2017	31
Graf č. 6: Struktura zaměstnanců podle pracovního zařazení k 31.12.2017	32
Graf č. 7: Vývoj počtu zaměstnanců podle pracovního zařazení v období 2007-2017 ..	34
Graf č. 8: Věková struktura zaměstnanců k 31.12.2017	35
Graf č. 9: Struktura zaměstnanců podle pohlaví k 31.12.2017.....	36
Graf č. 10: Struktura zaměstnanců podle dosaženého vzdělání k 31.12.2017.....	37
Graf č. 11: Struktura zaměstnanců podle bydliště k 31.12.2017	38
Graf č. 12: Vzdálenostní dojíždka zaměstnanců do závodu k 31.12.2017.....	39

Seznam použitých zkratk

BSC (Balanced Scorecard) – metoda hodnocení

BT – business tým

CZ – NACE – Klasifikace ekonomických činností

č. – číslo

ČR – Česká republika

ČOV – čistička odpadních vod

ČSN – česká technická norma

EN – evropské normy

ISO - (International Organization for Standardization) - Mezinárodní organizace pro standardizaci

Kč – Koruna česká

km – jednotka délky – kilometr

k.s. - komanditní společnost

m. n. m. – metrů nad mořem

MěÚ – Městský úřad

Obr. – obrázek

PEP (Performance Excelent Process) – metoda hodnocení

Sb. - sbírka zákonů

SO ORP – správní obvod obce s rozšířenou působností

SVT – samostatný výrobní tým

Tab. - tabulka

THZ – technicko-hospodářský zaměstnanec

VZV – vysokozdvizný vozík

ZČU – Západočeská univerzita v Plzni

Seznam použité literatury a zdrojů

Seznam tištěných zdrojů

- [1] KOPP, Jan, NOVOTNÁ, Marie. *Geografické metody výzkumu malé oblasti*. Plzeň: Pedagogická fakulta Západočeské univerzity v Plzni, 1997. 78 s. ISBN 80-7082-321-6.
- [2] KOPP, Jan a kol. *Úvod do regionálního výzkumu*. 1. vyd. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2001. 147 s. ISBN 80-7082-762-9.
- [3] MIRVALD, Stanislav. *Metody geografického výzkumu I*. 1. vyd. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 1998. 51 s. ISBN 80-7082-435-2.
- [4] MIRVALD, Stanislav, DOKOUPIL, Jaroslav. *Cvičení z geografie průmyslu*. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 1993. 89 s. ISBN 80-7043-077-X.
- [5] MIŠTERA, Ludvík. *Ekonomicko - geografické vztahy v západočeských keramických závodech*. 1. vyd. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1967. 287 s.
- [6] PAVLÍNEK, Petr. *Dependent Growth: Foreign Investment and the Development of the Automotive Industry in East-Central Europe*. Springer International Publishing, 2017, 230 s., ISBN 978-3-319-53954-6. DOI: 10.1007/978-3-319-53955-3.
- [7] TOUŠEK, Václav, KUNC, Josef, VYSTOUPIL, Jan a kol. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2008. 411 s. ISBN 978-80-7380-114-4.
- [8] ŽENKA, Jan, PAVLÍNEK, Petr. Český automobilový průmysl v globálních produkčních sítích: regionální souvislosti rozvoje v období 1998-2008. *Geografie*, 2013, 118, č. 2, s. 116-137.
- [9] Interní dokumenty společnosti DURA Automotive CZ, k. s.

Seznam internetových zdrojů

- [10] BULKOVÁ, Tereza. Migrace obyvatelstva v regionu ORP Blatná. České Budějovice, 2012. 74 s. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. Fakulta pedagogická.
- [11] CIE group. Lexikon metod průmyslového inženýrství. *Tok jednoho kusu (one peace flow)* [online]. CIE s.r.o., © 2018 [cit. 2.4.2018]. Dostupné z: <http://www.cie-group.cz/lexikon-metod-pi/metody/tok-jednoho-kusu/>
- [12] CZNACE. NACE kategorizace. *NACE kódy* [online]. CZ NACE, © 2017 [cit. 20.11.2017]. Dostupné z: <http://www.nace.cz/>
- [13] Český statistický úřad. SO ORP Blatná [online]. Praha: Český statistický úřad, 2017. Aktualizace 29.8.2017 [cit. 22.10.2017]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xc/orp_blatna
- [14] Český statistický úřad. Obyvatelstvo, domy, byty a domácnosti podle Sčítání lidu, domů a bytů – ČR, kraje, okresy, SO ORP, správní obvody Prahy a města (sídla SO ORP) – 2011 [online]. Praha: Český statistický úřad, 2013. Aktualizace 14.6.2013 [cit. 20.3.2018]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/obyvatelstvo-domy-byty-a-domacnosti-podle-scitani-lidu-domu-a-bytu-2011-cr-kraje-okresy-so-orp-spravni-obvody-prahy-a-mesta-sidla-so-orp-2011-egrhq6c4dz>
- [15] Český statistický úřad. Registr ekonomických subjektů – informace o subjektu [online]. Praha: Český statistický úřad, 2013 [cit. 20.11.2017]. Dostupné z: http://apl.czso.cz/irsw/detail.jsp?prajed_id=1916406
- [16] DURA. Welcome to the World of DURA [online]. © DURA Automotive systems, 2018 [cit. 20.2.2018]. Dostupné z: <http://www.duraauto.com/locations>
- [17] EDOTACE. Průvodce světem dotací. *Automobilový průmysl: Trendy budoucnosti* [online]. Erste Grantika Advisory, a.s., 2018 [cit. 23.1.2018]. Dostupné z: <http://www.edotace.cz/clanky/automobilovy-prumysl-trendy-budoucnosti>
- [18] INTEGROVANÝ PORTÁL MINISTERSTVA PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ. Nezaměstnanost v obcích a mikroregionech za únor 2018. *Úřad práce ČR* [online]. Úřad práce ČR, 2017 [cit. 20.3.2018]. Dostupné z: <https://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/uzem?stat=2000000000112&obdobi=B&rok=2018&uz>

emi=35&send=send&_piref37_240429_37_240428_240428.next_page=%2Findex.do&_piref37_240429_37_240428_240428.statse=2000000000019&_piref37_240429_37_240428_240428.statse=0&_piref37_240429_37_240428_240428.send=send&_piref37_240429_37_240428_240428.stat=20000000000111&_piref37_240429_37_240428_240428.obdobi=B&_piref37_240429_37_240428_240428.rok=2018&_piref37_240429_37_240428_240428.uzemi=161000&ok=Vybrat

[19] INTEGROVANÝ PORTÁL MINISTERSTVA PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ. Nezaměstnanost v POÚ a ORP za únor 2018. *Úřad práce ČR* [online]. Úřad práce ČR, 2017 [cit. 20.3.2018]. Dostupné z: https://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/uzem?stat=20000000000112&obdobi=B&rok=2018&uzemi=35&send=send&_piref37_240429_37_240428_240428.pohled=1&_piref37_240429_37_240428_240428.xslselect=nazev&_piref37_240429_37_240428_240428.xslorder=1&_piref37_240429_37_240428_240428.xslmapatag=okresy&_piref37_240429_37_240428_240428.xslmapasloupec=&_piref37_240429_37_240428_240428.usr1=1

[20] KOFROŇOVÁ, Vanda. Ekonomický deník. Informace pro informované. *Český autopřemysl ovládají zahraniční firmy. Nebezpečná závislost, tvrdí ekonomický geograf* [online]. Ekonomický deník, © 2018 [cit. 18.2.2018]. Dostupné z: <http://ekonomicky-denik.cz/cesky-autoprmysl-ovladaji-zahranicni-firmy-nebezpecna-zavislost-tvrdi-ekonomicky-geograf/>

[21] KUČERA, Jan. Lotraco. *Hledáte páku na dopravce a spedici? V Dura vědí jak na to* [online]. © Copyright – Lotraco, 2016 [cit. 23.1.2018]. Dostupné z: [http://www.lotraco.cz/hledate-paku-na-dopravce-spedici-v-dura-vedi-jak-na/§p\)~lIII](http://www.lotraco.cz/hledate-paku-na-dopravce-spedici-v-dura-vedi-jak-na/§p)~lIII)

[22] MAPY.CZ. Mapový portál [online]. Seznam.cz, a.s., © 2018 [cit. 20.2.2018]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=13.8806187&y=49.4232295&z=11&source=muni&id=973>

[23] MĚSTO BLATNÁ. Územně analytické podklady orp blatná. Textová část [online]. Město Blatná, 2014 [cit. 25.3.2018]. Dostupné z: http://www.mesto-blatna.cz/e_download.php?file=data/editor/183cs_10.pdf&original=%C3%9AAP+2014+podklady+pro+RUR%C3%9A+a+RUR%C3%9A.pdf

- [24] OFICIÁLNÍ STRÁNKY MĚSTA BLANÁ. *O městě* [online]. Oficiální stránky města Blatná, 2018 [cit. 18.11.2017]. Dostupné z: <http://www.mesto-blatna.cz/mesto-blatna/historie-a-soucasnost-mesta/o-meste/>
- [25] PAROULKOVÁ, Veronika, ČIHÁK, Ondřej. Český rozhlas Plus – magazín Leonardo. *Jsme automobilová velmoc? Jsme jen země, kde se montují auta, vysvětluje expert* [online]. Český rozhlas, © 1997–2018 [cit. 18.2.2018]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/leonardo/magazinleonardo/_zprava/jsme-automobilova-velmoc-jsme-jen-zeme-kde-se-montuji-auta-vysvetluje-expert--1751913
- [26] TYMLOVÁ, Sandra. Hodnocení efektivnosti personální politiky podniku. Plzeň, 2014. 84 s. Diplomová práce. Západočeská univerzita v Plzni. Fakulta ekonomická.
- [27] VECTOR.US [online]. Vector.me, © 2011-2018 [cit. 20.2.2018]. Dostupné z: https://cz.vector.me/browse/7901/dura_automotive

Seznam příloh

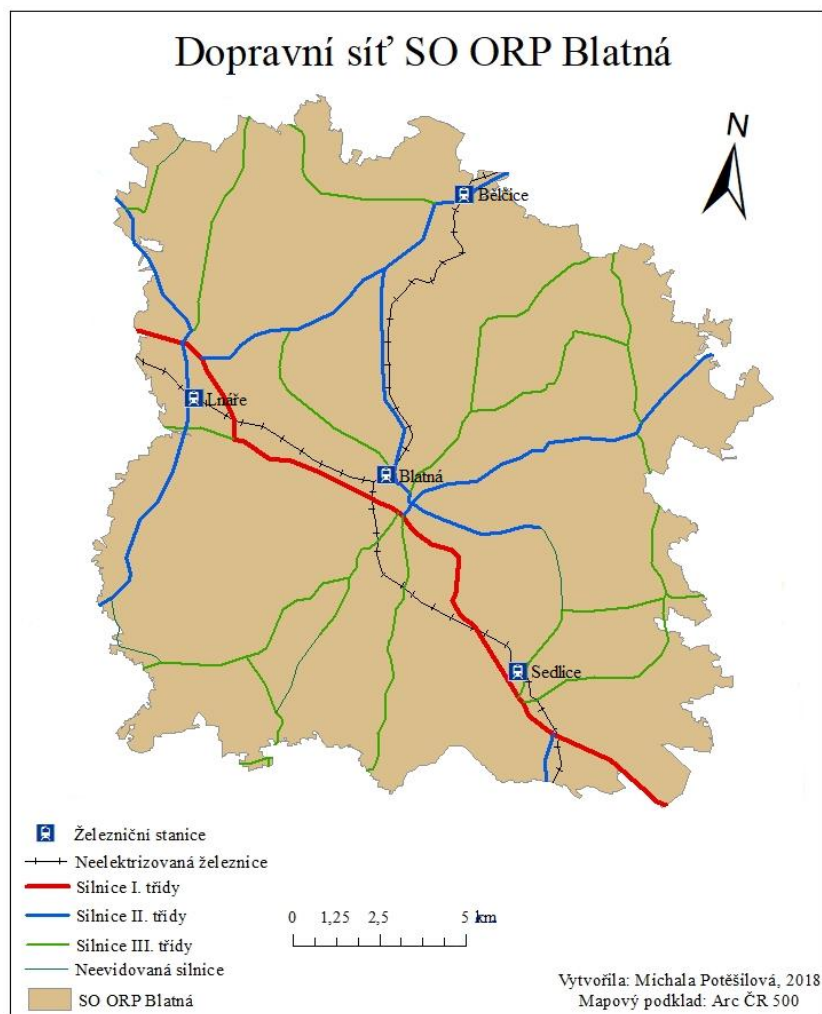
Příloha A: Dopravní síť SO ORP Blatná

Příloha B: Závody DURA Automotive v ČR

Příloha C: Mapa areálu DURA Automotive CZ, k.s. - Blatná

Příloha D: Ekologická legislativa

Příloha A: Dopravní síť SO ORP Blatná



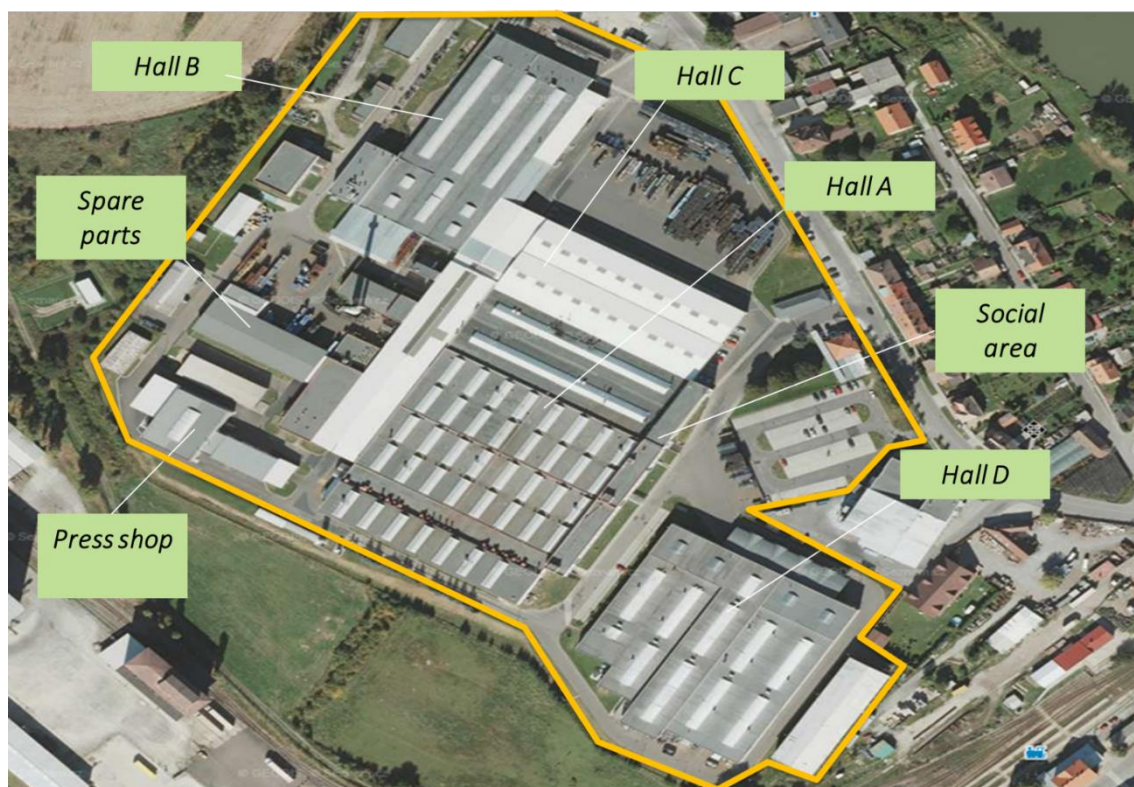
Zdroj: vlastní zpracování dle ArcČR 500, 2018

Příloha B: Závody DURA Automotive v ČR



Zdroj: [9], 2018

Příloha C: Mapa areálu DURA Automotive CZ, k.s. - Blatná



Zdroj: [9], 2018

Příloha D: Ekologická legislativa

Oblast	Právní předpis
Odpadové hospodářství	Zákon o odpadech č. 185/2001 Sb.
	Vyhláška o Katalogu odpadů č. 93/2016 Sb.
	Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady č. 383/2001 Sb.
Ochrana ovzduší	Zákon o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb.
	Vyhláška o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší č.415/2012 Sb.
	Zákon o látkách, které poškozují ozónovou vrstvu, a o fluorovaných skleníkových plynech č. 73/2012 Sb.
	Vyhláška o předcházení emisím látek, které poškozují ozonovou vrstvu, a fluorovaných skleníkových plynů č. 257/2012 Sb.
	Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 517/2014 ze dne 16. dubna 2014 o fluorovaných skleníkových plynech
	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1005/2009 ze dne 16. září 2009 o látkách, které poškozují ozonovou vrstvu
Nakládání s chemickými látkami a směsmi	Zákon o chemických látkách a chemických směsích a o změně některých zákonů č.350/2011 Sb.
	Vyhláška o rozsahu informací poskytovaných o chemických směsích, které mají některé nebezpečné vlastnosti, a o detergentech č. 61/2013 Sb.
	Zákon o podmínkách uvádění biocidních přípravků a účinných látek na trh a o změně některých souvisejících zákonů č. 120/2002 Sb.
	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 689/2008 ze dne 17. června 2008 o vývozu a dovozu nebezpečných chemických látek
	Zákon o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů č. 258/2000 Sb.
	Vyhláška o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) č. 64/1987 Sb.
Prevence závažných havárií a ekologická újma	Zákon o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými směsmi č.224/2015 Sb.
	Zákon o předcházení ekologické újme a o její nápravě a o změně některých zákonů
	Vyhláška o zjišťování a nápravě ekologické újmy na půdě č.17/2009 Sb.
	Nařízení vlády o způsobu hodnocení rizik ekologické újmy a bližších podmínkách finančního zajištění č. 295/2011 Sb.
Ochrana životního prostředí	Zákon o životním prostředí č.17/1992 Sb.
	Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů č. 100/2001 Sb.
	Zákon o integrovaném záchranném systému č.239/2000 Sb.
	Zákon o metrologii č. 505/1990 Sb. (ČSN EN ISO 10012)
	Vyhláška, kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu č. 345/2002 Sb.
	Zákon o archivnictví a spisové službě a o změně některých zákonů č.499/2004 Sb.
	Zákon o ochraně osobních údajů a změně některých zákonů č. 101/2000 Sb.
Ochrana vodního hospodářství	Zákon o vodách č. 254/2001 Sb.
	Vyhláška o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků č. 450/2005 Sb.
	Nařízení vlády o postupu pro určování znečištění odpadních vod, provádění odečtů množství znečištění a měření objemu vypouštěných odpadních vod do povrchových vod č. 143/2012 Sb.
	Nařízení vlády o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech č.401/2015 Sb.
	Vyhláška o obsahu vodní bilance, způsobu jejího sestavení a o údajích pro vodní bilanci č.431/2001 Sb.

Zdroj: vlastní zpracování dle [9], 2018

Abstrakt

POTĚŠILOVÁ, Michala. *Geografie průmyslového závodu DURA Automotive CZ, k.s.* Plzeň, 2018. 65 s. Bakalářská práce. Západočeská univerzita v Plzni. Fakulta ekonomická.

Klíčová slova: průmyslový závod, Blatná, doprava, automobilový průmysl

Předložená bakalářská práce je zaměřena na charakteristiku průmyslového závodu DURA Automotive CZ, k.s. Sledovaný závod se nachází v Jihočeském kraji v SO ORP Blatná. Práce je rozdělena na několik částí. V první části práce jsou stanovené cíle, rozbor odborné literatury, ze které bylo čerpáno a metodika, která je v práci využita. Druhá část popisuje region, ve kterém se zkoumaný závod nachází. Region je charakterizován z fyzicko-geografického, ale především ze socioekonomického hlediska. Ve třetí části je charakterizován vybraný závod. Jeho historie, hlavní činnost, postavení v globálních produkčních sítích, lokalizační faktory a organizační struktura. Čtvrtá část je zaměřena na pracovní sílu závodu. Konkrétně na personální politiku, vývoj počtu zaměstnanců, strukturu a dojížděku zaměstnanců. V páté části jsou charakterizovány dodavatelsko-odběratelské vztahy závodu. Poslední část práce se zabývá pozitivními a negativními vlivy závodu, které působí na region.

Abstract

POTĚŠILOVÁ, Michala. *The geography of industrial plant DURA Automotive CZ, k.s.* Plzeň, 2018. 65 s. Bachelor Thesis. University of West Bohemia. Faculty of Economics.

Key words: industrial plant, Blatná, traffic, Automotive

The bachelor thesis is focused on the characteristics of the industrial plant DURA Automotive CZ, k.s. The studied plant is located in SO ORP Blatná. The work is divided into the several parts. In the first part are set objectives, analysis of the professional literature and the used methodology. The second part describes the region where the investigated plant is located. The region is characterized by a physical-geographic and socio-economic point of view. In the third part the selected factory is characterized. Also part summarizes its history, main activities, position in global production networks, localization factors and organizational structure. The fourth part is focused on the workforce of the factory. Specifically, personnel departments, staff development, staff structure and commuting. In the fifth part are characterized supplier-customer relations. The last part of the thesis deals with the positive and negative influence of the factory, which affects the region.